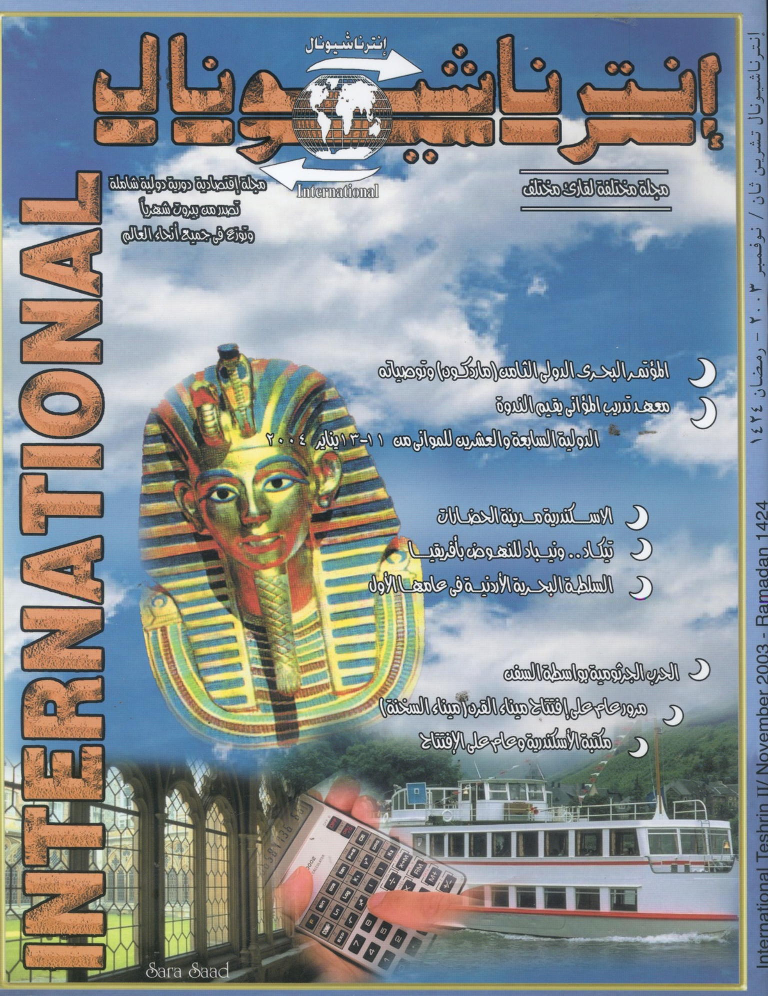

إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
المؤتمر البحرى الدولى الثامن (ماردكون) وتوصياته
معهد تدريب الموانى يقيم الندوة
الدولية السابعة والعشرين للموانى من ١١-١٣ يناير ٢٠٠٤
الاسكندرية مدينة الحضارات
تيكاد .. ونيباد للنهوض بأفريقيا
السلطة البحرية الأردنية فى عامها الأول
الحرب الجرثومية بواسطة السفن
مرور عام على إفتتاح ميناء القره (ميناء السخنة)
مكتبة الأسكندرية وعام على الإفتتاح
Sara Saad
إنترناشيونال تشرين ثان / نوفمبر ٢٠٠٣ - رمضان ١٤٢٤
International Teshrin II/ November 2003 - Ramadan 1424

مصر للطيران

روح جديدة .. بعد جديد .. مفهوم جديد

الأيرباص ٣٢٠

تدعم امكانيات الأسطول الجوى
فى خدمة السياحة و الأقتصاد القومى

٥ طائرات جديدة تنضم قريبا لأسطولنا الجوى







أهلا بك ضيفا عزيزا
www.egyptair.com.eg

وزارة الطيران المدنى
الشركة القابضة لمصر للطيران

UNITING PEOPLE

اهداءات ٢٠٠٣

مجلة أنترناشيونال
لبنان

ولنا كلمة

دوريات إهداء

بقلم
مستشار التحرير

مؤتمرات التجارة العالمية الفاشلة

إجتماعات ومؤتمرات وندوات عالمية تعقد من حين لآخر تحت شعار "حماية ومساندة الدول النامية "، وتحقيق ما هو فى صالح هذه الدول التى يعيش فيها ما يقرب من ٢,٧ مليار نسمة يمثلون ٤٠٪ من سكان العالم ، ولا يحصلوا إلا على ٣٪ من عوائد التجارة العالمية، ويعيشون تحت خط الفقر بدخل لا يزيد عن دولارين فى اليوم ، فى حين تصل نسبة أرباح الدول الغنية التى تمثل ١٤٪ من سكان العالم إلى ٧٥٪ من الأرباح .

إن معظم هذه الإجتماعات والمؤتمرات تنتهى بالفشل بسبب إصرار الدول الغنية على التفاوض من منطلق القوى للحفاظ على مصالحها دون الأخذ فى الإعتبار مصالح الدول الفقيرة التى تعيش فى طور التحول الإقتصادى، وتعانى من إنتشار معدلات البطالة وتراكم الديون الضخمة التى تثقل كاهلها وتحد من إمكانية النهوض بإقتصادها ، بجانب حاجتها لفترات طويلة لدعم بنيتها الأساسية الإقتصادية.

لقد سبق أن شهد المؤتمر الرابع لمنظمة التجارة العالمية الذى عقد بالدوحة فى نوفمبر ٢٠٠١ إختلافات فى وجهات النظر بين الدول الأعضاء البالغ عددهم ١٤٦ مما أدى إلى فشله فى التوصل إلى إعلان ختامى ودعوته إلى تواصل إجتماعات جنيف التى أظهرت فى حينه عدم رغبة الدول المتقدمة فى تقديم أى تنازلات لصالح الدول النامية .

وأخيراً وكالعادة فقد أعلنت المنظمة رسمياً فشل المؤتمر الوزارى الخامس الذى عقد فى مدينة كانكون المكسيكية ويرجع ذلك إلى تعنت الدول المتقدمة الغنية ، وعدم إستجابتها لمطالب الدول النامية والفقيرة ، أو التوصل إلى حلول وسط تحقق الحد الأدنى من مصالح هذه الدول التى تنحصر فى المطالبة بإلغاء التعريفة الجمركية المفروضة على صادرتها إلى أوروبا وأمريكا والتى تزيد على أربعة أضعاف الرسوم التى تفرض فى المبادلات التجارية فيما بينها ، وإيقاف المبالغ الضخمة التى تقدمها الدول المتقدمة كدعم لمزارعيها التى تصل إلى مليارات الدولارات.

لقد أعرب سوباشاى بانيتشباكدى المدير العام للمنظمة عن خيبة أملة الشديدة بعد فشل المؤتمر ، وأكد روبرن زوليك الممثل التجارى الأمريكى عن تشاؤمه إزاء البرنامج الزمنى للمفاوضات الذى يقضى بإنهاء المفاوضات بالدوحة فى نهاية ٢٠٠٤ لعدم قدرة المنظمة على تحرير التجارة العالمية فى هذا الموعد بعد فشل المؤتمر .

إن ما حدث أخيراً فى كانكون كشف النقاب عن وجه العولمة القبيح الذى يؤكد سطوة الأغنياء الأقوياء وفرض سلطانهم على النظام الإقتصادى الدولى تحت قوتهم وسطوتهم السياسية والعسكرية، وكان من الواجب على الدول المتقدمة والغنية التى تزداد توحشاً مساعدة الدول الفقيرة حتى تتمكن من تجاوز المصاعب الإقتصادية التى تمر بها وبالتالى تحرير تجارتها بعد إزالة الحواجز والتعريفات الجمركية تدريجياً ، وإيقاف الدعم لمزارعى الدول الغنية.

عاصم السيد أحمد



كل عام وانتم بخير
بمناسبة شهر رمضان المعظم
تتوجه
أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
إلى العلى القدير بأن يعيد هذا الشهر على الأمة الإسلامية بالخير واليمن والبركات. وفى هذه المناسبة نرفع أكف الضراعة إلى المولى سبحانه وتعالى بأن يزيل الغمه عن الأمة.

إقرأ فى هذا العدد

الاشتراك السنوى
الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقي الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى



إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس +٩٦١-١-٣٠٢٨٣٦
محمول +٩٦١-٣-٩٥٤٥٥٦

مصر
اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون: ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

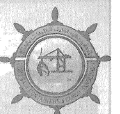
السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٠٥١٦٥٢٠(٩٧١+)

الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
بيروت - لبنان
تليفون ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات و البضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.

فى ظل خطة التطوير التى قامت الشركة بتنفيذ ها خلال عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ تم تحقيق ما يلى :-

★ أستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لأستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس

★ حجم تداول قدرة ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ و ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٢

★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢

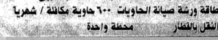
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.

★ إضافة الونش العملاق السابع سوبر بوست بنا ماكس فى سبتمبر ٢٠٠٣

السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٢,٦٠٠٠
  بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة



المعدات :-

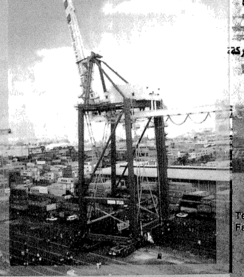
- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ ، ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

الميناء الجاف :

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .



نشاط تداول البضائع:

★ يتم بالشركة تداول جميع انواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة

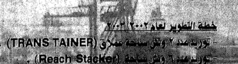
★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن ★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا

★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد

★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

خطة التطوير لعام ٢٠٠٢/٢٠٠٣

- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINER) .
- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .



Tel: 002 066 237151/ 002 066 2358s62
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT

Web site: www.pscchc.com
E-mail: info@pscchc.com





الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

معهد تدريب الموانئ



النـدوة الدولية العشرون للموانئ

هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية 11 - 13 يناير 2004

THE 20TH INTERNATIONAL PORT CONFERENCE

تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ

تحت رعاية معالى المهندس / حمـدى الشـايب
وزير النقل

ينظمها معهد تدريب الموانئ

بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

توفر الندوة فرصة فريدة للجهات المعنية بالشئون البحرية والملاحية والموانئ واللوچيستيات والنقل الدولى لمناقشة أحدث التطورات فى هذا المجال بالإضافة لما يتيحه معرض المعدات والخدمات البحرية المصاحب للندوة من تجمع رجال الصناعات البحرية المختلفة لتبادل وجهات النظر ولتطوير العلاقات على المستوى الشخصى والعملى.

يستمد موضوع ندوة هذا العام أهميته من التغيرات والتطورات المستمرة التى تواجه تنمية صناعة الموانئ والأمن البحرى للسفن وقطاع النقل البحرى والموانئ بما يؤدى بالضرورة إلى تغير دور الموانئ ليواكب التحديات العالمية الخطيرة كالتقدم السريع لتكنولوچيا الموانئ والتغيرات المتسارعة فى نظم التجارة العالمية وتزايد المنافسة العالمية بين الموانئ والتوجهات البيئية والأمنية الحديثة والنقل متعدد الوسائط ... إلخ وغيرها من القضايا الجوهرية التى تتطلب تطوراً مستمراً فى جودة أداء وأمن الموانئ .

وتعتمد المنافسة بين الموانئ الآن بشكل كبير على جودة الخدمات التى تقدمها الموانئ والتى تعتمد بدورها بشكل أساسى على تحسين الأداء وفاعليته .

ومن ناحية أخرى فقد أصبح الأمن الآن أحد الموضوعات الحرجة والتى يمكن أن تؤثر على مدى اجتذاب الميناء لحركة الملاحة الدولية .

وتعتبر الندوة إحدى المناسبات الفريدة لتجمع صناع القرار ومديري الموارد البشرية والتعليم والتدريب والإدارة العليا والوسطى بالموانئ وممثلى الوزارات والمسئولين عن النقل البحرى والتخطيط والتجارة الخارجية والنقل الداخلى والنقل متعدد الوسائط وكل الهيئات والأطراف ذات الصلة بالموانئ والمعنية بصناعة الموانئ والنقل البحرى والبترول لتبادل الآراء والخبرات والتوقعات بما يساعد على الاستجابة والتفاعل مع هذه المستجدات والتحديات وبما يتيح التخطيط الجيد والمحكم لمستقبل هذه الصناعة.

مكان وتاريخ انعقاد النـدوة

تعقد الندوة بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية خلال الفترة ١١-١٣ يناير ٢٠٠٤

يتضمن موضوع الندوة (تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ) مجالات مفتوحة للعديد من الأوراق البحثية مثل:

- أداء الموانئ
- جودة خدمة الموانئ
- أمن الموانئ والأمن البحرى
- لوچيستيات الموانئ
- هندسة الموانئ
- تبادل المعلومات إليكترونيا EDI وتكنولوچيا المعلومات والاتصالات ICT
- الأمن والتدريب
- النقل متعدد الوسائط
- التطور التكنولوچى فى مجال معدات الموانئ والنقل
- الاتجاهات البيئية والموانئ الخضراء
- التجارة الإلكترونية والموانئ
- الموانئ وخدمات الشحن
- عمالة الموانئ
- الجمارك
- محطات الحاويات
- تسويق الموانئ

كما يصاحب الندوة المعرض السنوى الثانى عشر للمعدات والخدمات البحرية

ويعتبر المعرض مجالاً متميزاً للهيئات والشركات والمصانع المنتجة ووكلائها وممثليها للدعاية والتسويق.

رسوم الاشتراك والتسجيل بالندوة:

أولا : للمصريين

رسوم التسجيل فى الندوة : 450 جنيها مصرياً للمشترك فى الندوة

التسجيل والإقامة : 1150 جنيها مصريا للمشترك ، وتشمل التسجيل فى الندوة والإقامة الكاملة بفندق هيلتون جرين بلازا لمدة ثلاث ليال .

ثانياً : لغير المصريين

رسوم التسجيل فى الندوة :

400 دولار أمريكى للمشترك فى الندوة ، وفى حالة اشتراك أكثر من فردين من نفس المؤسسة أو الشركة يكون رسم اشتراك الفرد 350 دولار أمريكى .

رسوم الإشتراك بالمعرض:

٣٠٠٠ جنيه مصرى للجناح بمساحة ٦,٢٥ متر مربع طوال فترة الندوة شاملة التيار الكهربائى (٢٢٠ فولت) ووجبة الغذاء لممثل الهيئة / الشركة العارضة

ترحب إدارة الندوة بمشاركتكم فى تقديم الأوراق البحثية فى موعد غايته ٠١ / ١٢ / ٢٠٠٣ للعرض على اللجنة الفنية

المراسلات: معهد تدريب الموانئ

ت: 99 20 486 203+ فاكس: 30 99 482 203+

Email: pti@aast.edu / Info@pti-egypt.org

http://www.pti-egypt.org



أجندة إنترناشيونال

* تنظم جمعية الأعمال الأردنية بالتعاون مع جمعية أرباب العمل الفرنسيين (ميديت إنترناشيونال) بباريس فى مطلع شهر نوفمبر الجارى أعمال دورة جديدة لمجلس الأعمال الأردنى الفرنسى ، وذلك لجذب مزيد من رؤوس الأموال الفرنسية إلى الأردن، وتتزامن زيارة الملك عبد الله الثانى لفرنسا مع أعمال هذه الدورة.

* قررت منظمة إتحاد موانى البحر المتوسط للسياحة البحرية عقد مؤتمرها السنوى بمدينة الإسكندرية يومى ٤و٥ نوفمبر الجارى تحت رعاية الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة والمهندس حمدى الشايب وزير النقل واللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية، ويشارك فى المؤتمر رؤساء مجالس إدارات جميع الموانى البحرية السياحية الأعضاء فى المنظمة وعددها ٤٦ ميناء تضم جميع دول حوض المتوسط والأسود.

* تستضيف مدينة "مكاو" الصينية بطولة العالم السابعة للكونج فو فى نوفمبر الجارى.

* يعقد المجلس الوزارى لدول أعضاء مجلس التعاون الخليجى بدولة الكويت يوم ١١ نوفمبر الجارى وذلك لتقييم ما تم إنجازه خلال العام الحالى ٢٠٠٣ من خطوات فى إتجاه الإتحاد الجمركى الخليجى، ودراسة المبادرة الأمريكية الخاصة بإنشاء منطقة تجارة حرة بينها وبين دول الشرق الأوسط.

* يخوض المنتخب الوطنى الأول المصرى مباريتين وديتين الأولى مع جنوب أفريقيا (الأولاد) يوم ١٥ نوفمبر، والثانية مع السويد "أحفاد الفايكنج" يوم ١٨ نوفمبر الجارى.

* يحتفل المسلمون - بعد صيام شهر رمضان المعظم بعيد الفطر المبارك أيام من ٢٥ إلى ٢٧ نوفمبر الجارى، أعاده الله على الأمة الأسلامية باليومن والبركات.

* يعقد مؤتمر المعهد الفلندى لدراسات الشرق الأوسط بهلسنكى خلال شهر نوفمبر الجارى، حيث تقدم مراكز الدراسات والبحوث السياسية المشاركة فى المؤتمر أوراق عمل تدور حول الحضارة الإسلامية وتأثيرها على الحضارة الأوروبية ، والصورة السمحة للإسلام، وذلك فى إطار إهتمام الدول والجامعات الإسكندنافية بدراسة الإسلام وإسلوب تعامله مع المشكلات التى يواجهها العالم .

* يتم خلال نوفمبر الجارى تنظيم مؤتمر تحضيرى بالقاهرة إستعداداً لإنعقاد القمة العالمية للمعلومات التى تقام بجنيف فى ديسمبر القادم بحضور رؤساء وملوك دول العالم، ويرتكز هذا المؤتمر على عدد من القضايا والمبادئ الأساسية التى سيتم بحثها خلال القمة.

حركة الموانى المصرية خلال شهر أغسطس ٢٠٠٣

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٥٣٠,٢٠	٢١٧,٧٠	٥٩,٢٩	٠,٠٠	٩٤,٤٢	٣١,٧٥	٠,٨٠	٢,٦١	١٠٦,٤٠	٩٣٦,٧٧
صب جاف	٢٧,٩٠	٤٥٦,٧٠	٦٣,٠٠	٠,٠٠	٤٤٣,٣٤	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٩٩٠,٩٤
أتربة وخامات	١٢٩,٥٠	٤٩٧,٤٠	٢,٥٢	٠,٠٠	٧٢,١٧	١٠,٤١	٣٤,٦٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٧٤٦,٥٩
ذات طبيعة خاصة	١٧٩,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٢,٦٢	٢٨,٤٧	٠,٠٠	٠,٧١	٠,٠٠	٢٦١,٣٠
أسمدة وأملاح	٩,٧٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٤٦	٠,٠٠	١٠,١٦
صب سائل	٦٨,٣٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٥,٢٤	٢٠٩,٥٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٠٣,١٠
إجمالى	٩٤٥,١٠	١١٧١,٨٠	١٢٤,٨١	٠,٠٠	٦٨٧,٧٨	٢٨٠,١٩	٣٥,٤٠	٣,٧٨	١٠٦,٤٠	٣٢٤٨,٨٥
ترانزيت	٩,٢٠	٠,٠٠	٢٥٢,٨٤	٠,٠٠	٢٩٦,٢٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦١,٦٦	٥٥٨,٢٧
الإجمالى العام	٩٥٤,٣٠	١١٧١,٨٠	٣٧٧,٦٥	٠,٠٠	٩٨٤,٠١	٢٨٠,١٩	٣٥,٤٠	٣,٧٨	١٦٨,٠٦	٣٨٠٧,١٢

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٠٣,٤٠	٥٤,٣٠	٥٥,٨٩	٠,٠٠	٥٩,١٢	٣٣,٧١	٢,٢٣	٨,٢١	٦٠,٣٥	٤٧٧,٢١
حاصلات زراعية	٢,٨٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦,٥٣	١٠,٤٥	٠,٠٠	٥,٩٤	٠,٠٠	٢٥,٧٢
صب جاف	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٧,٨٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٧,٨٥
أتربة وخامات	٢٩,٧٠	١٠,٠٠	٠,٠٠	٧٤,٣٧	٤٠٢,٩٣	٤٧,٠٢	١٨٨,٦١	٠,٦٦	١٢٨,٤٦	٨٨١,٧٥
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١٧	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٣١	٠,٠٠	٠,٥٥	٠,٠٠	١,٠٢
أسمدة وأملاح	٢٧,٥٠	٤٦,١٠	٠,٠٠	١١,٩٦	٨٤,٠٦	١٤,٢٩	٠,٠٠	٠,٤٢	٠,٠٠	١٨٤,٣٣
صب سائل	٣٤٤,٤٠	١٤٦,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٥,١٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٠٥,٥٨
إجمالى	٦٠٧,٨٠	٢٥٦,٤٠	٥٦,٠٦	٨٦,٣٣	٥٧٥,٦٦	١٠٥,٧٨	١٩٠,٨٥	١٥,٧٧	١٨٨,٨٠	٢٠٨٣,٤٥
ترانزيت	١٠,٢٠	٠,٠٠	٢٣٥,٥٢	٠,٠٠	٢٨٠,٣٩	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٢٦,١٠
الإجمالى العام	٦١٨,٠٠	٢٥٦,٤٠	٢٩١,٥٧	٨٦,٣٣	٨٥٦,٠٥	١٠٥,٧٨	١٩٠,٨٥	١٥,٧٧	١٨٨,٨٠	٢٦٠٩,٥٥

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٦٧	٤١	١٥٥	٠	١٣٢	١٤	٠	٠	٨	٥١٧
صب جاف	١٥	٩	١	٠	١٠	٠	٠	٠	٠	٣٥
أتربة وخامات	٩	٦	١	٠	٣١	٢	٢	٠	٠	٥١
ذات طبيعة خاصة	٤٨	٠	١	٠	٢٣	١٢	٠	٠	٠	٨٤
أسمدة وأملاح	٠	١	٠	٠	٧	٠	٠	٠	٠	٨
صب سائل	٢٣	٧	٠	٠	٣	١٨	٠	٠	٠	٥١
مولاس	٧	٠	٠	٠	١	٠	٠	٠	٠	٨
إجمالى	٢٦٩	٦٤	١٥٨	٠	٢٠٧	٤٦	٢	٠	٨	٧٥٤
ركاب	٣	٠	٢٢	٠	٠	٣٣	٣٩	٩١	٠	١٨٨
أخرى	١٣	٠	٤٠	٠	٠	١٨	٠	٠	٠	٧١
إجمالى عام	٢٨٥	٦٤	٢٢٠	٠	٢٠٧	٩٧	٤١	٩١	٨	١٠١٣

بيان بحركة الركاب (قادمون . مغادرون) المترددة على الموانى

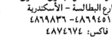
البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢٦٠٨	١٧٣٧٥	٢٩٩١٩	٢٢٦٩١	٣٠٤٦١	٣٦٤٢٨	٤٢٩٠	١٤٣٧٧٢
	مغادرون	٢٦٢٢	١٧٤٠٠	٤٢٤٤٩	٤٣٨٢٤	٤٠٩٦٢	٣٨٧٦٥	٢٩٢٩	١٨٨٩٥١
	الإجمالى	٥٢٣٠	٣٤٧٧٥	٧٢٣٦٨	٦٦٥١٥	٧١٤٢٣	٧٥١٩٣	٧٢١٩	٣٣٢٧٢٣

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٥٩٦٧	١٨٩٢١	٤٤٨٨٨	٨٠١	٨٣٤	١٦٣٥	٤٦٥٢٣
بورسعيد	٣٧٧٨	٦١٥٢	٩٩٣٠	٢٧٠٨٩	٢٥٩٠٢	٥٢٩٩١	٦٢٩٢١
دمياط	٢١٤١	٦٣٤٢	٨٤٨٣	٣٥٨٨٠	٣١٠١١	٦٦٨٩١	٧٥٣٧٤
السويس	١٨٠	٩٠	٢٧٠	٠	٠	٠	٢٧٠
السخنة	٣٨٧٩	٧٦٧٨	١١٤٩٧	٤٧٠٦	٠	٤٧٠٦	١٦٢٠٣
إجمالى عام	٣٥٩٤٥	٣٩١٢٣	٧٥٠٦٨	٦٨٤٧٦	٥٧٧٤٧	١٢١٥١٧	٢٠١٢٩١

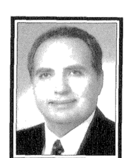
وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

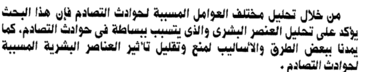


تحليل العنصر البشرى فى حوادث التصادم

دكتور ربان / أحمد حنفى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الجـزء الأول





من خلال تحليل مختلف العوامل المسببة لحوادث التصادم فإن هذا البحث يؤكد على تحليل العنصر البشرى والذى يتسبب ببساطة فى حوادث التصادم، كما يمدنا ببعض الطرق والأساليب لمنع وتقليل تأثير العناصر البشرية المسببة لحوادث التصادم .

تحدث كل حادثة تصادم فى وقت محدد وفى مكان وظروف معينة، وأسباب حوادث التصادم متعددة، ويمكن تصنيفها إلى نوعين هما العنصر البشرى والعنصر المادى ويتضمن العنصر البشرى مسئولية الإنسان والمستوى الفنى للبحارة وقدراتهم ولياقتهم ومدى إجهادهم .. الخ . بينما يتضمن العنصر المادى العوامل الطبيعية والظروف المحيطة وخصائص السفينة .. الخ .

١- العوامل البشرية فى حوادث التصادم :

أ- العنصر البشرى أكثر العوامل فعالية:

العناصر البشرية هى أوضح العناصر المسببة لحوادث التصادم. كما هو الحال بالنسبة للعوامل الطبيعية ، فالظروف الطبيعية المعتدلة تساعد على الملاحة السلسة وتقلل من حوادث التصادم بينما تؤدى الأحوال الطبيعية السيئة إلى صعوبات فى الملاحة وتتسبب أحياناً فى حوادث التصادم .

تحدث حوادث التصادم غالباً مصاحبة لأسباب خارجية مثل ظروف طبيعية سيئة وكثافة فى حركة المرور ولكن الأسباب المباشرة للحوادث تكون غالباً للقرارات الخاطئة والمناورات الغير مناسبة والتى ترجع إلى العناصر البشرية. فى الحقيقة فإن معدل حوادث التصادم التى تحدث فى الليل أكثر من تلك التى تحدث أثناء النهار فبالإضافة إلى أنه من غير المأمون الملاحة أثناء الظلام فإنه من المعتاد أن يكون الملاح المناوب متعب أثناء فترة الليل وفى حالة التعب أثناء الليل فإن أعمال المراقبة وحاسة التخمين والتوقع والتركيز أثناء المناورة وسرعة رد الفعل كل ذلك لن يكون بنفس الكفاءة مثل وقت النهار، ونتيجة لذلك فإن هذه الأخطاء والعناصر البشرية سوف تتسبب فى حوادث تصادم أثناء الليل أكثر منها أثناء النهار .

ترتبط تصرفات السفينة بقوة بأفعال المناورة البشرية وهى مستمرة طوال الوقت، وبصفة عامة فإن العناصر المادية لا تتغير كثيراً بينما العناصر البشرية قابلة للتغير . عند المناورة بالسفينة فإن الخطوة التالية التى يتخذها الملاح للمناورة تعتمد على الموقف الابتدائى للمناورة والتغذية العكسية بالمعلومات لذا فإن العنصر البشرى عنصر فعال جداً وهو العنصر الحاكم فى حوادث التصادم .

ب- العنصر البشرى عامل حازم:

العناصر البشرى هو عامل حازم بصرف النظر عن مدى تعقد الموقف .

ج- معرفة مدى الخطر :

بالرغم من أن معظم العوامل المباشرة للحوادث تكون بسبب المناورة الخاطئة فإن الأسباب الأساسية هى عدم دراية البحارة بمدى الخطر المحدق وتخبرنا جميع القواعد الملاحية وحالات حوادث التصادم بضرورة زيادة قدرتنا على معرفة مدى الخطر المحدق بالسفينة وإعطاء الفرصة لإتخاذ الإجراءات المناسبة، فمن الأفضل للبحارة تقدير وجود الخطر وإتخاذ المزيد من الإجراءات المناسبة وهى طريقة جيدة لمنع حوادث التصادم .

ويشير البند (أ) من القواعد الدولية لمنع التصادم بالبحر (١٩٧٢) إلى "على كل سفينة إستخدام جميع الوسائل المتاحة المناسبة للأحوال السائدة والظروف لتحديد ما إذا كان خطر التصادم موجود" . والقاعدة رقم ١٤ (وضع التقابل) من القواعد الدولية لمنع التصادم (١٩٧٢) تشير إلى "إذا كانت السفينة تشك فى وجود مثل هذا الموقف فيجب عليها أفتراض وجود التصرف تبعاً لذلك " .

إن معرفة وجود خطر قائم من القدرات الأحترافية للبحار، ولكن بعض البحارة يعتمدوا على خلفية أنهم قد واجهوا موقف مشابه وتعاملوا معه بنجاح فيعتبروا أنه لا يوجد خطر .

مثال: سفينة قامت بسحب مخاطفها وبدأت فى الإبحار حينئذ شاهدت سفينة كبيرة على المخطاف فى مقدمتها ، إذا إتبعت تلك السفينة القواعد البحرية الصحيحة للإبتعاد عن السفينة التى على المخطاف ولم تقطع خط مقدمتها كان ذلك كفيلاً بعبورها آمنة ولكن للأسف فإن بحارة السفينة لم يدركوا الخطر الناتج عن تأثير المد والجذر والذى يمكن أن يجرف السفينة إلى السفينة المخطفة عند عبورها بالقرب من مقدمتها ، فعند إقتراب السفينة من السفينة المخطفة تعطلت الماكينات فجأة وإنجرفت بفعل التيار وأخيراً إصطدمت بالسفينة المخطفة وفى الحال غرقت السفينة تحت مقدمة السفينة المخطفة مما تسبب فى فقد العديد من الأرواح .

د- بحث تأثير العناصر البشرية فى حوادث التصادم :

إن حوادث التصادم بالبحر ليست مثل حوادث المرور فى الطرق حيث يمكن المحافظة على عناصرها كما هى لأغراض التحقيق ونظراً لمحدودية التكنولوجيا العلمية فإن من المستحيل على كل سفينة أن تجهز بأجهزة حديثة تسجل جميع البيانات والمعلومات المتعلقة بالحوادث. وللآن فإن موانى قليلة فقط هى التى تم تجهيزها بأنظمة الـ VTS . وأنظمة الـ VTS ستكون ذات فائدة كبيرة لأغراض التحقيق فى حوادث التصادم وتحديد المسئولية ، ودائماً ما تعتمد سلطات التحقيق فى الحوادث البحرية على سؤال الأشخاص المعنيين للحصول على المعلومات الخاصة بتأثير العناصر البشرية على الحادث مثل إجهاد البحارة وبطء رد الفعل والغياب عن موقع العمل، وجود مساعد ضابط بدلا من الضابط .. الخ ، وتوجد صعوبة فى فهم هؤلاء الأشخاص مع إحتمال عدم قولهم الحقيقة ، علاوة على ذلك فإن هؤلاء الأشخاص قد لا يقولون الحقيقة لمصلحتهم الشخصية أو لمصلحة شركاتهم ، فعندما يكونوا متورطين فى الحادث فإنهم يعترفوا بالأحداث والمسئوليات الصغيرة ليتجنبوا المسئوليات الأكبر ولكل ذلك فإنه يصعب الحصول على معلومات صحيحة عن العناصر البشرية.

إن التحقيق فى تأثير العناصر البشرية فى حوادث التصادم يمكن أن يكون مؤثراً وفعالاً إذا تم عن طريق شركات السفن ولكن تلك الشركات عادة لا ترغب فى إعلان المعلومات الخاصة بالعناصر البشرية فى حوادث التصادم وذلك لإعتبارات تخص مصالحها .

إن مصطلحات التحقيق يجب توحيدها ومن ثم إجراء تحليل شامل للحادث . إن دراسة العناصر البشرية فى حوادث التصادم سوف تلعب دوراً هاماً فى التنبؤ بالحوادث التصادم ومنع حدوثها .

والبقية فى العدد القادم

محطات وأخبار

الخريطة الإستثمارية العربية

أعلن الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية أنه تم الإنتهاء من الخريطة الإستثمارية التى توفر قاعدة بيانات عن مجالات الإستثمار فى الوطن العربى، وذلك للمساعدة فى جذب الإستثمارات والأموال العربية من الخارج والتى تصل تقديراتها بين ٨٠٠ مليار و٢٤٠٠مليار دولار خاصة بعدما أصبحت الفجوة الغذائية تكلف العرب ٢٠ مليار دولار سنوياً، ولذا على الدول العربية تقوية إقتصاداتها للخروج من حالة التهميش التى تعانى منها حالياً بعدما وصلت نسبة إنتاجها إلى ٢٪ من الإنتاج العالمى، وحجم التجارة العربية إلى ٣٪ من التجارة العالمية، علاوة على تحديات البطالة التى تزيد نسبتها على ١٥٪، وأشار جويلى إلى أن إنشاء منطقة التجارة الحرة التى ستكتمل فى يناير ٢٠٠٥ سيسهم فى زيادة التجارة بين ١٦ دولة عربية مشاركة فى المنطقة.

د/ أحمد جويلى

مجمع المحاكيات بالأكاديمية العربية

صرح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى خلال إفتتاحه الدورة الرابعة لمجلس إدارة الإتحاد الدولى للجامعات البحرية بالإسكندرية بأن الولايات المتحدة خصصت ٢٢ مليون دولار لتنفيذ المرحلة الثالثة من مجمع المحاكيات الذى تقيمه الأكاديمية لمكافحة التلوث والكوارث وإدارة الأزمات كالفيضانات والإرهاب، وأشار إلى أنه سيتم تنفيذ مجمع مماثل بالقاهرة فى إطار خطة وزارة النقل للنهوض بقطاع النقل النهرى، كما سيقام أيضاً مجمع ثالث لتدريب قائدى سيارات نقل الحاويات من وإلى الموانى المصرية.

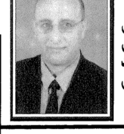
تصدير الغاز المصرى

صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول المصرى أن الإكتشافات بمنطقتى البحر المتوسط والصحراء الغربية أدت إلى زيادة الإحتياطى المؤكد من الغاز ليصل إلى ٦٠ تريليون قدم مكعب فى منتصف العام الجارى، وأن مشروعات إسالة الغاز فى دمياط سيبدأ تشغيلها فى نهاية عام ٢٠٠٤ حيث سيتم تصدير ٧ مليارات و ٥٠٠ مليون متر مكعب، ويبدأ تشغيل الوحدة الأولى للمشروع الثانى فى إدكو فى منتصف عام ٢٠٠٥ لتصدير ٥ مليارات متر مكعب سنوياً إلى أسواق الولايات المتحدة وفرنسا وإيطاليا وأسبانيا ، وتعمل حالياً فى مصر أكثر من ٥٠ شركة عالمية للبترول تبلغ إستثماراتها حوالى مليارى دولار سنوياً.

سامح فهمى

الحرب الجرثومية بواسطة السفن

بقلم د/أيمن النحراوى



التدفق السريع والمتوالى للأنباء عن ظهور فيروسات جديدة وأمراض غامضة تفتك بالإنسان فتكاً ذريعاً، ذكرنى بمقولة أحد العلماء الألمان: إن الإنسان هو أكثر الكائنات بشاعة وسفكاً وإزهاقاً برغم رقيه عن سائر تلك الكائنات . فالحيوان قد يقتل للدفاع عن نفسه أو ليقتات على فريسته . لكن الانسان هو الكائن الوحيد الذى يقتل للقتل فى حد ذاته.

لقد شهدت السنوات الأخيرة ظهور أمراض وفيروسات لم تكن معروفة من قبل ولم يسجلها التاريخ الطبى للعالم، مثل مرض فقدان المناعة المكتسبة "الأيدز"، ومرض الأيبولا فى أفريقيا، وجرايم الجمرة الخبيثة فى أمريكا، وأخيراً فيروسات السارس فى منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا.

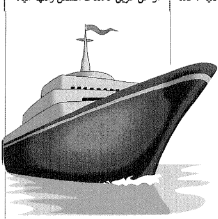
"إحتمال قائم"

ولعل توالى ظهور هذه الأمراض فى توقيتات معينة وإنتشارها فى مناطق جغرافية بعينها إرتباطاً بأحداث وتطورات سياسية وإقتصادية ، هو ما دفع كثير من الباحثين إلى ربطها بالصراعات السياسية الدولية وصدام الحضارات، إنه إحتمال قائم لا يمكن تأكيده وبنفس القدر لا يمكن نفيه ، فقد أشارت العديد من التحليلات إلى إحتمال وجود بصمات لأجهزة الحرب والمخابرات الأمريكية وراء إنتشار فيروس السارس الغامض فى منطقة الشرق الأقصى والصين وهونج كونج على وجه التحديد لضرب وإفناء الكتلة السكانية الهائلة وزعزعة الإقتصاديات فى هذه الدول بخلق حالة من الهلع والخوف وعدم الإستقرار ، وليس أدل على ذلك من إلغاء العديد من المؤتمرات والندوات وحجوزات الأفواج السياحية ورحلات الطيران وتقلب البورصات فى هذه الدول ، فضلاً عن إغلاق المدارس والجامعات والمطاعم والأسواق مما يهدد بحالة من الشلل لعجلات الحياة فى تلك الدول والمجتمعات.

" الأمن القومى المصرى"

والواقع أن مصر ليست بعيدة أو فى منأى عن مخاطر هذه الأمراض فهناك عمالة مصرية يتطلب الأمر تواجدها فى الشرق الأقصى بطبيعة عملها مثل أعضاء البعثات الدبلوماسية والقنصلية ورجال الأعمال والطيارين وأطقم الطائرات وأطقم السفن وفى نفس الوقت يكون نظرائهم موجودين على أرض مصر أو فى زيارات لها وفق ما تقتضيه الظروف ، مما يستوجب تكثيف إجراءات الرقابة الصحية على المسافرين من وإلى الموانئ الجوية والبحرية

وفى نفس الوقت ، الموقع الجغرافى لمصر وتردد آلاف السفن على موانيها كل عام وقناة السويس التى يعبرها ما يزيد عن ١٤ ألف سفينة سنوياً يجعل مصر أكثر إحتكاكاً وعرضة لمخاطر إنتقال العدوى والوبائيات سواء بواسطة الإنسان أو بواسطة ما تحمله هذه السفن من البضائع ونقليات قد تشكل وسيط للعدوى وإنتقال الفيروس أو الجراثيم ، أو عن طريق مخلفات السفن ومنها مياه



البالاست أو الصابورة وهى المياه اللازمة لتحقيق توازن السفينة ومناورتها عندما تكون غير محملة ، هذه المياه يتم تعبئتها فى صهاريج الصابورة بالسفينة من ميناء وتفرغ فى ميناء آخر، ومع ركودها بالصهاريج والبيئة المحيطة من حرارة ورطوبة وضغط وإحتواء المياه نفسها على ملايين الكائنات الدقيقة فإنها تكون وسطاً مناسباً لنقل الميكروبات والجراثيم من ميناء إلى آخر، وفى هذا ما يجدر الإنتباه إلى خطورته.

لقد قررت المنظمة البحرية الدولية IMO التصدى لهذه المسألة فصدرت عن لجنتها الخاصة بحماية البيئة البحرية- Maritime Environment Protection Committee التوجيهات التالية وفى مقدمتها :

التأكيد على أن يتم صرف مياه الصابورة بعيداً عن الساحل فى المياه المفتوحة والعميقة على مسافة لا تقل عن ٢٠٠ ميل بحرى، أو صرفها فى المناطق المحددة من قبل هيئة الميناء ، أو الإمتناع عن الصرف ، أو الصرف بتجهيزات خاصة بإستقبال ومعالجة هذه المياه بالوسائل الحديثة التى تضمن عدم حدوث أى تلوث أو أضرار بالبيئة أو الأفراد فى الوسط المحيط ، سواء بالمعالجة الحرارية أو الإشعاعية أو الكيميائية .

"الرقابة الحازمة"

إن المراقبة الدقيقة من جانب هيئات الموانئ والأجهزة البيئية فى مصر والوطن العربى فى هذه المرحلة هى مسألة لا تحتمل التهاون أو التفريط وخاصة مع الأخذ فى الإعتبار إمتداد السواحل البحرية المصرية لمسافة تزيد عن ٢٠٠٠ كيلو متر تقع عليها وعلى سواحلها عشرات المدن والقرى السياحية وعلى صفحة مياهها تبحر عشرات من سفن الصيد البحرى والتى ستتأثر أنشطتها الإقتصادية بشدة فى حالة مخالفة أو تجاوز القواعد المتبعة بصورة عارضة أو عن عمد من أى جهة من الجهات التى قد تستهدف المساس بأمن وسلامة مصر ، ومكمن الخطورة هنا أن السفن ذات طبيعة تشغيلية دولية ومثلما تحمل الخير يمكن أيضاً أن تحمل الأذى والدمار ، ... حفظ الله مصر.

" رب أجعل هذا البلد آمنا ، وأرزق أهله من الثمرات"

* شكر وتقدير للربان / نائل المراسى لمناقشاته البناءة فى هذا الشأن .

Dr. AYMAN EL NAHRAWY
eagleayman @ yahoo . com

محطات وأخبار

السياحة المصرية من أهم الصناعات التصديرية

صرح الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة المصرى فى الإحتفال بيوم السياحة العالمى بأن قطاع السياحة يعتبر من أهم الصناعات التصديرية سلعية كانت أم خدمية، والمصدر الأول للنقد الأجنبى، حيث يسهم الميزان السياحى وفائضه الإيجابى بنسبة ٢٧٪ من تغطية عجز ميزان المدفوعات، كما تسهم صناعة السياحة المصرية بنسبة ١١,٣٪ من إجمالى الناتج المحلى، وأكد الوزير على أهمية الجودة فى الخدمات السياحية والفندقية بإعتبارها معيار السبق فى المنافسة العالمية، والعنصر الفاصل فى المفاضلة بين المقاصد السياحية التى ترتبط أرتباطاً وثيقاً بالعنصر البشرى مشيراً إلى التعاون القائم بين بين الوزارة والإتحاد المصرى للغرف السياحية والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية "USAID" والإتحاد الأمريكى للفنادق والإقامة، ومجموعة بيوت الخبرة الدولية بغرض تنفيذ برنامج تنمية مهارات العاملين بالقطاع الفندقى فى المحافظات السياحية. وأشار الوزير إلى أنه من الضرورى دخول القطاع السياحى المصرى فى مجال التجارة الإلكترونية بإعتباره إضافة مهمة مطلوبة خاصة وأن هذا المجال لن يلغى أدوات التسويق والمبيعات الحالية بل سيتكامل معها.

الأمن والأمان لشبكات الطرق المصرية

صرح المهندس حمدى الشايب وزير النقل المصرى بأن الوزارة تعمل على توفير الأمن والأمان للمواطنين فى إستخدام جميع شبكات الطرق البرية والنهرية والبحرية، وقد وافق مجلس الوزراء على زيادة إعتمادات النقل النهرى فى العام الحالى من ٢٠ مليون جنيه إلى ١٤٠ مليون جنيه، ولذا تم وضع مشروع تطوير النقل النهرى الذى سيتم تنفيذه خلال ٣ سنوات.

منفذ حدودى بين السعودية واليمن

تم رسمياً فتح منفذ الوديعة الحدودى بين السعودية واليمن فى إحتفالية خاصة، وذلك كخطوة لزيادة الإنفتاح بين البلدين، وقد بلغت التكاليف المشتركة بينهما أكثر من ٣٠ مليون ريال.

وقد أشار اللواء محمد القوسى وكيل وزارة الداخلية اليمنى أن هذا المنفذ سيكون له العديد من الإنعكاسات الإيجابية سواء لحركة المواطنين بين البلدين أو النواحى الإقتصادية والأمنية بجانب تسهيل عملية الرصد والمتابعة وتبادل المعلومات والتفعيل الأفضل لآليات التنسيق الأمنى المشترك.

محطات وأخبار

تطوير الموانى المصرية إلكترونياً

إجتمع المهندس حمدى الشايب وزير النقل المصرى بقيادات هيئة ميناء دمياط وقيادة وزارة الإتصالات لمراجعة الخطوات التنفيذية لتطوير ميناء دمياط الإلكترونى المنتظر الإنتهاء منه العام القادم، وكذا الأعمال الجارى تنفيذها لتحديث إدارة الجمارك وتبادل المعلومات والضرائب والرقابة على الواردات والصادرات إلكترونياً ليصبح هذا الميناء الثانى الذى يدار ويعمل بالنظم الإلكترونية بعد ميناء العين السخنة. وقد أشار الوزير إلى أن برنامج التطوير يشمل جميع الموانى المصرية وإدارتها إلكترونياً وهى دمياط والإسكندرية وبورسعيد والدخيلة.

حمدى الشايب

آفاق جديدة للمستثمرين بالسعودية

تعتزم المملكة العربية السعودية استثمار ٧٠٠ مليار دولار خلال العقدين القادمين فى مشروعات البنية التحتية. صرح بذلك الأمير عبد الله بن فيصل بن تركى آل سعود رئيس هيئة الإستثمارات العامة أمام مؤتمر تنمية البنية التحتية فى الشرق الأوسط الذى عقد فى دبى.

وأشار الأمير عبد الله إلى أن نسب النمو الثابتة وإعادة هيكلة الإقتصاد السعودى تفتح آفاق جديدة للمستثمرين كل عام ، وأن قانون الإستثمار السعودى الذى صدر عام ٢٠٠٠ عزز المناخ الإستثمارى لرجال الأعمال الأجانب من خلال توفير حوافز تشجيعية من أهمها إمكان تملك المشروعات الإستثمارية بنسبة ١٠٠٪، والتمتع بالمزايا والضمانات التى توفرها المملكة للإستثمارات الوطنية.

تأثير المتغيرات العالمية على قناة السويس

تقوم إدارة هيئة قناة السويس بدراسة تأثير المتغيرات العالمية السريعة والمتلاحقة على معدلات العبور بالقناة ومن أهمها دخول إتفاقية الجات حيز التنفيذ وتأثيرات العولمة والحروب على حجم البضائع المنقولة بحراً.


أحمد فاضل

وقد نفى الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة تأثير معدلات مرور السفن الحربية العابرة للقناة فى الإيراد القياسى التى حققته القناة خلال العام المالى ٢٠٠٣/٢٠٠٢ ويبلغ أكثر من مليارى دولار، حيث حققت هذه النوعية من السفن ذات الأحجام المحدودة التى لاتتعدى ١٠ آلاف طن ٨٪ فقط من هذا الإيراد ،فى حين حققت سفن الحاويات ٤٠٪ ، وسفن الصب والناقلات الأخرى ٥٢٪ من إجمالى الإيرادات.

وأشار رئيس الهيئة إلى أن القناة ستكون قادرة على إستيعاب نحو ٩٣٪ من سفن الصب على مستوى العالم بعد إنتهاء مرحلة الوصول بالغاطس فى القناة إلى عمق ٦٦ قدماً بحلول عام ٢٠٠٦ .

الضريبة على الإعتمادات المستندية وخطابات الضمان

أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية
زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

أخضع قانون ضريبة الدمغه ١١١ لسنة ١٩٨٠ فى الفصل الثانى الأعمال والمحررات المصرفية للضريبة ومن أهم تلك الأعمال الإعتمادات المستندية وخطابات الضمان والتى سوف نتعرض لهما فى هذا المقال.

أولاً: الضريبة على الإعتمادات المستندية:

نصت المادة ٥٧ من القانون ١١١ لسنة ١٩٨١ على الآتى:

"تستحق الضريبة النسبية على الأعمال والمحررات المصرفية على الوجه الآتى:

(١) فتح الإعتماد :

عشرة فى الألف على عقود وعمليات فتح الإعتماد وكذلك على تجديدها بشرط ألا يكون الإعتماد مغطى نقداً بالكامل، فإذا غطى بعضه نقداً، فُرضت الضريبة على مالم يغط.

* وإذا زادت مدة العقد أو العملية أو مدة التجديد على سنة وجب أداء الضريبة ذاتها عن كل سنة إضافية أو كسورها.

* وبالنسبة للإعتماد غير محدد القيمة تحسب الضريبة على أكبر رصيد مدين يصله الإعتماد خلال مدة نفاذه. وتتنوع الإعتمادات المستندية (إستيراد - تصدير) لدى البنوك ما بين إعتمادات بالإطلاع وإعتمادات القبول، وإعتمادات دائرية، وإعتمادات قابلة للتحويل (تصدير)، وضمانات تسهيلات موردين، وتسهيلات المراسلين (بنوك أجنبية).

- على أن الإعتمادات المستندية لها دور هام فى عمليات الإستيراد والتصدير حيث تقوم البنوك بخدمة طرفى هذا التعامل والتوفيق بين مصلحة كليهما، وبموجب فتح الإعتماد المستندى (بضمانات مستندات الشحن) فإن البنك يقوم بدفع ثمن البضاعة المستوردة بناء على أمر المشترى (المستورد) - مقابل إستلام مستندات الشحن.

- وتتميز عقود وعمليات فتح الإعتماد بضمان مستندات الشحن بإجراءات خاصة لوجود علاقة سابقة على عملية فتح الإعتماد تتمثل فى العلاقة بين المستورد، والمصدر فى الخارج، وكذلك لوجود علاقة لاحقة بعد عملية فتح الإعتماد تتمثل فى العلاقة بين البنك فاتح الإعتماد ومراسله فى الخارج ووجود علاقة أخرى تتمثل بين المراسل والمصدر فى الخارج:

- فهى تبدأ بإتفاق بين العميل، والمصدر فى الخارج على إستيراد سلعة معنية بمواصفات محددة، وبعد الحصول على إذن الإستيراد اللازم طبقاً للإجراءات المتبعة فى هذا الشأن بالنسبة لكل سلعة على حدة، يتقدم العميل إلى البنك بما إنتهى إليه الإتفاق مع المصدر، فى الخارج مصحوباً بالمستندات المؤيده لسلامة إجراءات الحصول على الإعتماد اللازم.

- وقد يقوم المستورد بدفع قيمة البضاعة بالكامل للبنك فاتح الإعتماد (ومن ثم يكون هذا الإعتماد مغطى بالكامل ولايستحق علية ضريبة نسبية).

- وقد يقوم العميل بطلب إعتماد من البنك لتمويل عمليه الإستيراد حيث لا تكون لدية سيولة نقدية، وذلك بضمان مستندات الشحن. فإذا ما قام بتغطية جزء من قيمة هذا الإعتماد نقداً خضع الجزء غير المغطى من الإعتماد للضريبة النسبية.

- وفى حالة تمام فتح الإعتماد يقوم البنك بالإتصال بمراسله بالخارج لسداد قيمة البضاعة للمصدر، مقابل إستلامه مستندات الشحن المتفق عليها، وهذه المستندات التى تحكم العلاقة بين البنك ومراسله فى الخارج لاتخضع لضريبة الدمغة حتى ولو كانت فى صورة إعتماد تطبيقاً لمبدأ إقليمية الضريبة.

- وأخيراً يقوم المراسل بالخارج- وطبقاً لتعليمات البنك مانح الإعتماد بإستلام مستندات الشحن من المصدر وموافاة البنك فاتح الإعتماد بها، حيث يقوم البنك بدوره بإخطار عملية طالب الإعتماد بوصول مستندات الشحن، والتى تظل حبيسة لدى البنك فاتح الإعتماد حتى يقوم العميل بسداد قيمة الجزء غير المغطى من الإعتماد المفتوح أو قيمته بالكامل فى حالة ما إذا كان غير مغطى كلياً.

- وخلاصة القول: أنه لا يخضع للضريبة النسبية إلا الإعتماد الذى يتم سواء فى صورة عقد أو عملية، بين المستورد والبنك فاتح الإعتماد بالأراضى المصرية وتقتصر الضريبة على الإعتمادات بمعناها الفنى والتى تمثل ديناً على العميل، فإذا إلتفت صفة المديونية كلياً أو جزئياً بأن كان الإعتماد مغطى نقداً بالكامل أو فى جزء منه إستحقت الضريبة على الجزء غير المغطى وذلك كله بالنسبة لعقود وعمليات فتح الإعتماد المحددة القيمة، أما عقود وعمليات فتح الإعتماد الغير محددةالقيمة فتستحق الضريبة على أكبر رصيد مدين يصله الإعتماد خلال مدة نفاذه - وبذلك فإن المشرع لم يفرق بين إعتماد وآخر حيث أن جميعها طبقاً لأحكام القانون "١١١" لسنة ١٩٨٠ وتعديلاته تخضع لذات الضريبة وبذات الشروط دون تفرقة.

ثانياً: الضريبة على خطابات وعقود الكفالة وضمان الأوراق التجارية:

تخضع خطابات الضمان وعقود الكفالة وضمان الأوراق التجارية لضريبة الدمغة النوعية طبقاً لأحكام البند (٦) من المادة (٥٨) من القانون ١١١ لسنة ١٩٨٠ على النحو التالى:

* ثلاثون جنيهاً عن كل خطاب.
* ثلاثة جنيهات عن كل عقد كفالة وضمان الأوراق التجارية أياً كان نوعه إذا أعطى فى محرر مستقل.

وخطاب الضمان هو تعهد من البنك إلى دائن أحد عملائه يضمن فيه تنفيذ عملية لإلتزامه بحيث إذا لم يقم العميل بالوفاء إلتزم البنك بالوفاء به.

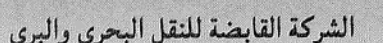
وعقد الكفالة هو عقد يلتزم فيه شخص لأخر هو الدائن بالوفاء بإلتزام مدين هذا الدائن إذا لم يقم المدين بالوفاء.

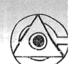
وخطاب الضمان وعقد الكفالة كلاهما يؤدى ذات الغرض بأن يقوم شخص بالوفاء بإلتزام المدين قبل الدائن إذا لم يقم المدين بالوفاء.

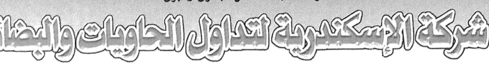
أما الفرق بينهما فهو أن الملتزم بوفاء دين العميل إذا كان فى صورة خطاب ضمان لابد أن يكون أحد البنوك.

أما عن ضمان الأوراق التجارية، فإنه إذا ورد الضمان على ذات الورقة التجارية فلا تخضع للضريبة المقررة على الضمان، وإذا ماورد الضمان على ورقة مستقلة خضع للضريبة النوعية المقررة على عقود الكفالة.

والله ولى التوفيق







الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الأسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد الربان/ عاطف حسن مرونى رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الأثنين الموافق ٢٠٠٣/٩/٨ بمقر الشركة القابضة بالأسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠

قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل	
٢٩١٢٠٦	الأصول الثابته	٢٦٩٧٧١
(١٦٨٠٥٩)	يخصم : مجمع الأهلاك	(١٥٧٨٥٢)
٢٤٦٣٥	مشروعات تحت التنفيذ	١٨٩٩٢
	استثمارات طويلة الأجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٢٢٥
٢١٩٣٦	أصول غير ملموسة (بالصافى)	٢٢٤٩٤
٢٢٦٩٤٣	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢١٠٦٠٠
	الأصول المتداولة	
٢٨٩٥٥	المخزون	٢٥٥٣٠
١١٣١٠	عملاء(بعد خصم المخصص)	١٣٨٤٧
٩٤٥٨٥	حسابات مدينة مختلفة	٥٨٩٢٩
١١٥٤٣٤	نقدية بالبنوك والصندوق	١٦٠٨٢٤
٢٥٠٢٨٤	**مجموع الأصول المتداولة**	٢٥٩١٣٠
	إلتزامات متداوله	
٢٣٧٢٣	المخصصات	٢٦١٢٧
٢٠٥٥	موردين	٥٠٦
٢٢٦٩٠١	حسابات دائنه مختلفه	٢٠٠٥٩٨
٢٥٢٦٧٩	**مجموع الإلتزامات المتداوله**	٢٢٧٢٣١
(٢٣٩٥)	**رأس المال العامل**	٣١٨٩٩
٢٢٤٥٤٨	**إجمالى الأستثمارات ويتم تمويلها**	٢٤٢٤٩٩
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
٥٠٢٠٧	الأحتياطيات	٤٤٨٥٤
١٧٣٢٠٧	**مجموع حقوق الملكية**	١٦٧٨٥٤
	الألتزامات طويلة الأجل	
٣٢١٨٣	قروض من البنوك	٥٣٥٤٠
١٩١٥٨	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢١١٠٥
٢٢٤٥٤٨	**إجمالى تمويل الأستثمار**	٢٤٢٤٩٩

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
١١٤٦٢٢	صافى التدفقات النقدية من النشاط الجارى	١٢٢١١٧
(٥١٧٩٢)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٤٢١٤٠)
(١٠٨٢٢٠)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(٦٦٦١٣)
(٤٥٣٩٠)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	١٣٣٦٤
١٦٠٨٢٤	رصيد النقدية فى بداية العام	١٤٧٤٦٠
١١٥٤٣٤	رصيد النقدية فى نهاية العام	١٦٠٨٢٤

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٢/٧/١ حتى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
٢٠٥٠٠٣	أيرادات النشاط	٢٠٨٥٩٩
(٦٤٤٨٦)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٥٩١٤٢)
١٤٠٥١٧	مجمل الربح	١٤٩٤٥٧
	يضاف إليه :	
	أيرادات أستثمارات مالية	٣٠٠٠
٤١٣٤	مخصصات أنتفى الغرض منها	٤٥٢٨
	يخصم منه :	
(٩٥)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(١٢١)
(٨٩٨٢)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٩٦٨١)
(١٤٦١٨)	أعباء وخسائر متنوعة	(١٣١٩٩)
١٢٠٩٥٦	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	١٣٣٩٨٤
(٩٩٥٥)	المصروفات التمويلية	(٧٧٨١)
٥٣٠٦	فوائد دائنة	٩١٩٧
١١٦٣٠٧	صافى أرباح النشاط	١٣٥٤٠٠
	يضاف إليه (يخصم منه)	
٢١٤٠٤	أرباح فروق عملة	١٤٥٤٠
١٥٠٨٣	أيرادات سنوات سابقة	٤٥٩
(١٨٥٩٨)	مصروفات سنوات سابقة	(١٥٣١٩)
٣٨٥٤	إيرادات غير عادية	٦٠٤
١٣٨٠٥٠	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	١٣٥٦٨٤
٣٢٦٣٤	ضريبة الدخل	٣٠٨٢٣
١٠٥٤١٦	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	١٠٤٨٦١

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
١٠٥٤١٦	الأرباح القابلة للتوزيع	١٠٤٨٦١
	ويتم توزيعها على النحو التالى	
	أحتياطيات	
٥٢٧١	٥٪ أحتياطى قانونى	٥٢٤٣
	أرباح موزعة	
٨٥١٠٠	٩٠٪ توزيعات للمساهمين	٨٤٥٥٤
٩٤٤٤	١٠٪ توزيعات للعاملين	٩٣٩٥
٤٦٤٧	٥٪ مكافأة أعضاء مجلس الأدارة	٤٦٢١
	توزيعات أخرى	
١٠٥٤	١٪ نشاط رياضى	١٠٤٨

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠

نبذه عن الشركة : شركة تابعة ساهمة مصريه خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية .

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بميناثى الأسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفه ونقلها إلى الملاحق الخمصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001-2000 Q.M.S كما يتم الأعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O:H:S:A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤،٦مليون سهم القيمة الأسمية للسهم ٥ جنيه .

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥،٧١٪ القطاع الخاص ٤،٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الأسكندرية ٤٠٪ .

حقوق المساهمين : بلغت حقوق الساهمين ١٧٣،٢٠٧ مليون جنيه كما بلغت حصة الساهمين فى التوزيع طبقا لساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٨٥ مليون جنية بواقع ٣،٤٥ جنيه للسهم طبقا لقائمة التوزيعات فى٢٠٠٣/٦/٣٠

السياسات المحاسبية : يتم أعداد القوائم الماليه والحسابات التحليلية طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقا للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبه المصريه .

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك .

الأصول الثابته : تم أهلاك الأصول الثابتة طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد .

الأستثمارات : تساهم الشركة بأستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة ، آمون ، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج إيراداتها لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالأضافة إلى أستثمارات ماليه فى شركة أسكندرية والأعمال والخدمات البحرية

أثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية :

تثبت الشركة معاملاتها بالجنية المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ .

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

راجعنا القوائم المالية لشركة الأسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (شركة تابعة مساهمة مصرية) عن السنة المالية المنتهية فى٣٠يونيو سنة ٢٠٠٣ والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة وذلك بالتوافق مع معايير المراجعة المقبولة والمتعارف عليها وحسبما هو وارد بتقريرنا المؤرخ ٢٠٠٣/٨/٣٠ فقد أبدينا رأينا بأن القوائم المالية للشركة عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠ يونيو ٢٠٠٣ والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة تعرض بعدالة فى جوانبها الهامة المركز المالى للشركة فى٣٠يونيو ٢٠٠٣ ونتيجة أعمالها عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك بالتوافق مع مبادىء المحاسبة المقبولة والمتعارف عليها .

وفى رأينا أن القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق فى جوانبها الهامة مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠ يونيو سنة ٢٠٠٣ والتى أبدينا بشأنها رأينا السابق ذكره وعلى النحو الموضح تفصيلاً بتقريرنا الصادر للشركة برقم ٦٨٨ بتاريخ ٢٠٠٣/٨/٣٠ ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى ٣٠ يونيو ٢٠٠٣ ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن نطاق أعمال مراجعتنا يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية الكاملة للشركة عن السنة المالية المنتهية فى٣٠ يونيو سنة ٢٠٠٣ وتقرير مراقب الحسابات عليها .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الأدارة والعضو المنتدب	وكيل الوزاره نائب أول مدير الأدارة	وكيل أول الوزاره مدير الأداره
محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ ولاء محمد عطيه	محاسب/ أحمد نبيل أبراهيم شلبى

دخان إعدام المخدرات بالإسكندرية ..
.. خطر قد يصنع الفكاهه!!

- عالم المخدرات وآثاره المرغوب والغير مرغوب فيها.
- خطورة حرق المواد المخدره بالطرق التقليدية.
- مواقف فكاهية يصنعها دخان حرق المخدرات.

إعداد / وسام غنيم

نعرض لقراء مجلتنا لأول مره فى هذا العدد قضية من أخطر القضايا التى تتعرض لها الإسكندرية وخاصة فى منطقة (مينا البصل) بحى القبارى وهى قضية حرق المواد المخدره بأفران تقليدية والتى تعرض السكان للأذى وتعرض العاملين بمكان الحرق لمواقف فكاهية وهى ما ينطبق عليها "شر البليه ما يضحك" ومن هنا نناشد المسئولين بالبحث عن طرق أخرى لإعدام المخدرات بدون أضرار.

وقد توجهنا للدكتور/محمود السيد على .. خبير السموم بالطب الشرعى ومن المكلفين بحرق هذه المخدرات.

وقد أشار سيادته بالآتى:- يجب علينا قبل الخوض فى قلب القضية أن نعرض مصادر المخدرات والتى تنقسم إلى

(١) مصادر طبيعية :- والتى تتمثل فى النبات مثال :

*** نبات القنب :** وهو النبات المنتج لمخدر الحشيش ويتم إستخلاصه من (القمم الزهرية لنبات الحشيش) والنبات المؤنث هنا المادة الفعالة فيه أعلى من النبات المذكر ويطلق عليه العديد من المسميات الحشيش والبانجو (حشيش جاف) والشاهدانج فى (إيران) والكيف والشراز والجانجا.

*** أثاره المرغوب فيها:** نبات القنب يستعمل طبياً كمقوى ومخدر فى علاج المعدة وعلاج مضاد للتقلص ومسكن للألام ومهدئ .

أما البذور والأوراق : علاج عشبى للسرطان والأورام والربو.

*** أثاره غير المرغوب فيها: (أ) الجرعة الصغيرة :** تجعل المتعاطى سعيداً بنفسه ومبتهج وثرثاراً.

(ب) الجرعة المتوسطة : تسبب إختلال فى تحديد وتعيين الزمان والمكان وتجعل تصرفاته كوميدية مضحكة ومثيرة للسخرية ويحلم بأشياء وهمية ولكن لا يستطيع أن يكبح جماحه.

(ج) الجرعة الكبيرة : تؤدى إلى تحويل حالة الأحلام السابقة إلى فقد كامل للوعى ويذهب الشخص فى نوم عميق بعد أن كان يقظاً ومنتعشاً.

*** نبات الخشخاش:** هو النبات المنتج للأفيون فيه حوالى مائة نوع يستخدموا كنباتات للزينه ولكن هناك ثلاث أنواع منتجين للأفيون (بابافرسومينفرم) ومنها الجلوكم والنيجر واليم.

*** الأفيون :** يوجد فى الكبسولة الموجودة بالخشخاش والتى يتم تشريطها عرضاً لينزل السائل اللبنى ما يلبث أن يتحول للون الداكن عند تعرضه للهواء الجوى وهو الأفيون الخام والذى يحتوى على حوالى ٢٥ أشباه قلويات منها المورفين ويستعمل كمسكن قوى، والكودايين يستخدم فى علاج الكحه والبابانارين وثيبيين وغيرها من التى تستعمل طبياً وكان يسمى قديماً بأبو النوم.

*** نبات الكوكا:** ويتم إستخراج مخدر الكوكايين من أوراقها ويستخدم فى التخدير الموضعى ويعتبر من المخدرات.

*** نبات القات :** ويتم زراعته فى اليمن وجنوب السعودية وأثيوبيا والمادة الفعالة فيه توجد فى الورقة التى يتم تخزينها ومضغها بالفم.

د/محمود السيد على

(٢) المواد التخليقية :- وهى التى يتم تصنيعها وتؤثر على الإنسان وتصيبه بالإدمان مثل الماكستون فورت (الأمفيتامين) ما تسمى بالمنشطات والتى تسبب الهلوسة ومنها ما يساعد على التخسيس وفقدان الشهية للطعام وأساساً يستخدم لزيادة النشاط الحيوى التى تؤثر على العصب المركزى ويؤدى إلى تدميره وهناك أقراص مخدره خطيره مثل أبو صليبه (فلونيترازيبام).

(٣) النصف تخليقية :- مثل الهيروين وعقار L.S.D (عقار الهلوسة) ويتكون من جزء من المصدر الطبيعى "النبات" والآخر مخلق مثل الهيروين عبارة عن ميروفين (طبيعى) ويتم له إجراء عملية الأسقفه وهو مسحوق أبيض اللون وهو من أخطر المواد المخدره السامه الذى يؤدى للهوس والموت على الأغلب. ومن هنا قد إستعرضنا أنواع المخدرات وتأثيرها الضار والتى قد تصل كميتها إلى ٣٠٠ طن وتصل إلى المخزن العام بميناء الإسكندرية لتنتقل إلى المرحلة الخطيرة والتى سننتقل إليها وهى مرحلة الحرق فى الأفران بداخل الميناء .

- كيف يتم التخلص من هذه المخدرات ومدى خطورة الطريقة المستخدمة؟

أشار د/ محمود السيد إلى أنه يتم تجميع كل الكمية المخزنة بمخازن الميناء من مواد مخدره وإعدامها فى برج إعدام المخدرات (فرن) والذى يتصاعد منه دخان كثيف متصاعد فى الهواء الطلق مما يسبب أخطار جثيمة وهى تعرض الموجودين بالميناء وكذلك القائمين على الحرق وسكان المنطقة لأدخنة المواد المخدرة، وكثير من الدول تطبق هذه الطريقة لرخصها مثل مصر والهند وأستراليا وكولومبيا فينتج عن ذلك تلوث البيئة.

- ووجهنا سؤال هام جداً .. ما هو الحل العلمى لهذه القضية الخطيرة.

هناك طريقة ثانية: وهى بواسطة الترميد (أى رماد) وهذه الطريقة باهظة التكاليف والدول التى تستعمل هذه الطريقة هى الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وكندا .

ومن هنا كانت توصيات لجنة خبراء العقاقير والمواد المخدرة هى البحث عن طرق أخرى بديله وتكون آمنه ورخيصه التكاليف مثل الطرق الكيمائية أو البيولوجية .

الطريقة الثالثة: وقد بنى الإتجاه فى هذه الطريقة إلى أكسده المواد الفعالة فى كل من الحشيش والهيروين بواسطة تفاعل كل منهما مع حامض النيتريك المجفف بتركيز ٥٪ مما نتج عنها مواد غير فعاله ليس لها أى تأثير ضار على البيئة أو الكائنات الحيه وغير مكلفة إقتصادياً.

حيث أظهرت الدراسة أن واحد طن حشيش يحتاج إلى حوالى ثلاث لترات من حامض النيتريك المركز أى أنها تكلفة لا تذكرمن الناحية الإقتصادية ونأمل تطبيق هذه الطريقة فى مصر لتكون السباقة فى تطبيقها على العالم.

- الطرائف التى تصنعها أدخنة حرق المواد المخدرة؟!

أشار د/ محمود أن هناك كم هائل من المواقف التى نتعرض إليها يوم الحرق ومنها .

١) تجمهر المدمنون فوق كوبرى التاريخ : هذه الصوره ينطبق عليها "شر البليه ما يضحك" عندما ترى الكوبرى (كوبرى القبارى) يمتلئ بالمدمنين فى إنتظار سحب المخدرات التى يملئون بها صدورهم وهم فى حالة نشوى.

٢) الكلاب يرقصون : يعتبر ذلك صوره كاركاتيرية حيث عندما يصل إليهم الدخان يصابون بالنباح البطئ بصوره تستدعى الضحك ويكون نصف الكلب الخلفى ثابت وفى حالة سكون وجالس على الأرض والجزء الأمامى يرفعه لأعلى للإمساك بأشياء وهميه وكأن أشياء تعاكسه وتلاعبه.

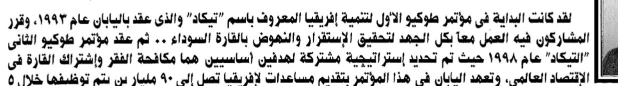
٣) وهناك الكثير من هذه المواقف التى يصنعها أدخنة حرق المخدرات والتى تدفعنا جميعاً إلى أن نتخذ خطوة إيجابية لحل هذه القضية الخطيرة ومناشدة الدولة والمسئولين بالتدخل الإيجابى فى أسرع وقت وتطبيق الطريقة التى توصل إليها د/ محمود السيد على من خلال دراسته بمعهد الدراسات العليا والبحوث ومن عمله كخبير سموم بمصلحة الطب الشرعى بإعتبارها طريقة رخيصة فى التكاليف وآمنه للتخلص من المواد المخدره.



تيكـــاد .. و.. نيبـــاد

للنهـوض بإفريقيا

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



لقد كانت البداية فى مؤتمر طوكيو الأول لتنمية إفريقيا المعروف باسم "تيكاد" والذى عقد باليابان عام ١٩٩٣، وقرر المشاركون فيه العمل معاً بكل الجهد لتحقيق الإستقرار والنهوض بالقارة السوداء .. ثم عقد مؤتمر طوكيو الثانى "التيكاد" عام ١٩٩٨ حيث تم تحديد إستراتيجية مشتركة لهدفين أساسيين هما مكافحة الفقر وإشتراك القارة فى الإقتصاد العالمى، وتعهد اليابان فى هذا المؤتمر بتقديم مساعدات لإفريقيا تصل إلى ٩٠ مليار ين يتم توظيفها خلال ٥ سنوات فى تغطية الإحتياجات الإنسانية الأساسية للمواطنين الأفارقة ، وإعتبار هذه المساعدات دعوة للمنظمات الدولية بغرض التعاون فى تلبية هذه الإحتياجات ، كما رصدت اليابان ٢٠٠ مليون دولار لإقامة صندوق إئتمان لتأمين هذه الإحتياجات و ١٢٠ مليون دولار للمساعدة فى إقامة المشروعات الخاصة بتلبية الإحتياجات الإنسانية، وأعلنت اليابان إستعدادها لتقديم خبراتها للعمالة المحترفة فى مجالات التدريب والتأهيل ومساعدتها فى مجالى الصحة والتعليم .

وفى أكتوبر عام ٢٠٠١ إقترح قاد* * ة إفريقيا إطاراً لإستراتيجية تنموية خاصة بهدف تحقيق المشاركة بين القارة والمجتمع الدولى. وفى عام ٢٠٠٢ تم الإعلان عن خطة عمل "نيباد" التى ترتكز على التنمية الإقتصادية ، وتعتمد على الشعوب الإفريقية فى القيام بإصلاح معدلات الناتج المحلى الإجمالى فى مدة أقصاها ١٥ عاماً لتصل هذه المعدلات إلى ٧٪ سنوياً مما يؤدى إلى تقليل معدلات الفقر، هذا بجانب إنعاش الإقتصاد الإفريقى عن طريق عقد لقاءات بين الحكومات ومستثمرى الدول المتقدمة لتنمية قطاعات البنية التحتية والإعلام والتكنولوچيا والنقل والماء والزراعة والصحة والتعليم ، إلا أن هذا لن يتأتى إلا بعد إستتباب الأمن والسلام مع الإدارة الإقتصادية الواعية وإحترام حقوق الإنسان.

ووفقاً لبرنامج "نيباد" فقد تبنت الدول المانحة ومجموعة الثمانى الصناعية الكبرى فى قمة كانا نسكيس بكندا عام ٢٠٠٢ خطة العمل الإفريقية بعد تعهد القادة الأفارقة بالعمل المشترك تحت شعار "نيباد" الذى يرتكز على الحد من الفقر ، وبناء الإقتصاد الحر، وتضيق الفجوة بين البنية التحتية، ومتابعة تطوير الموارد البشرية الإفريقية عن طريق الإهتمام بالمشروعات الصحية والتعليمية، وإجتذاب المستثمرين ورؤوس الأموال العامة والخاصة، وتطوير أنظمة الإدارة السياسية والإقتصادية، والسعى لغزو أسواق الدول المتقدمة بالصادرات الإفريقية.

وفى ١٤ مايو ٢٠٠٣ تم الإعلان عن المبادرة اليابانية لمساعدة أفريقيا التى ترتكز على ثلاثة محاور أساسية هى: تطوير الموارد البشرية ، وتخفيض معدلات الفقر عن طريق التنمية الإقتصادية ، ونشر السلام فى القارة ، ومن هنا كانت "التيكاد" التى إتخذت منها اليابان أداة أساسية لتحقيق هذه المحاور عن طريق دعم دول القارة لتنمى نفسها بنفسها ذاتياً .

وقد إهتمت الحكومة اليابانية بتطوير أحواض الأنهار الدولية فى إفريقيا حيث إتفقت مع الولايات المتحدة وفرنسا لإدارة مصادر المياه فى إفريقيا وتطهيرها من الأمراض والأوبئة، كما خصصت اليابان المعونات لإستئصال مرض شلل الأطفال ، علاوة على مساهمتها فى الصندوق العالمى لمكافحة أمراض الإيدز والملاريا والسُل ، وتعتزم اليابان تخصيص ١٣٠ مليار ين لدعم برنامج "النيباد"، بجانب إعفاء الدول الإفريقية من الديون التى تصل إلى حوالى ٣ مليارات دولار ، كما أنها دعت الدول الإفريقية لإستخدام مواردها الخاصة لدعم إحتياجات التنمية والتخلى عن الإعتماد على المساعدات الخارجية .

المؤتمر الثالث لتنمية إفريقيا

عقد مؤتمر طوكيو الثالث بالعاصمة اليابانية فى سبتمبر الماضى حيث شارك فيه حوالى ٨٦ دولة من بينها ٤٩ دولة إفريقية و ٥٠ منظمة دولية مانحة ، وقد تم فى هذا المؤتمر الإحتفال بمرور ١٠ سنوات على التنمية الإفريقية " تيكاد" التى كانت سبباً فى تقوية علاقات الصداقة والمشاركة بين اليابان والقارة السوداء، وإستعراض الإعلان الصادر عن المؤتمر بهذه المناسبة الإنجازات التى تحققت فى الفترة الماضية، وأكد المشاركون فى أعمال المؤتمر ترحيب المجتمع الدولى بالإلتزام السياسى للزعماء الأفارقة بالنسبة للتنمية فى بلادهم بعد نجاح "التيكاد" فى إيجاد توافق عام للأداء حول فلسفة التنمية الإفريقية من خلال إعلان طوكيو الذى تم التصديق عليه عام ١٩٩٣ وأجندة طوكيو للعمل عام ١٩٩٨ ، كما أوضح الإعلان نجاح "تيكاد" فى زيادة الوعى بالتحديات التى تواجه القارة الإفريقية، وتدعيم تملك وهيمنة الدول الإفريقية على عملية التنمية والشراكة مع المجتمع الدولى بوضعها أمراً حيوياً للتنمية الإفريقية .



المؤتمر الثالث

واستند المؤتمر الثالث على أربعة محاور رئيسية وهى :

- تقديم الدعم الكامل لبرنامج تنمية إفريقيا "نيباد" .
- المشاركة الإفريقية فى المجتمع الدولى.
- المبادرة اليابانية لمساعدة إفريقيا .
- مشاركة المجتمع المدنى والقطاع الخاص فى النهوض بالقارة الإفريقية.

واختتم المؤتمر أعماله بتوجيه نداءً دولياً لتعزيز الشراكة بين دول القارة والدول الغنية مؤكداً إقامة نظام تجارى دولى عادل، كما وجهت الدول الإفريقية إنتقادات لنظام التجارة العالمية ، وإعترضت على قلة المعونات الأجنبية ، وحماية ودعم المنتجات الزراعية فى الدول المتقدمة، ووضع العراقيل أمام الصادرات الإفريقية .

وتضمن الإعلان الختامى للمشاركين فى المؤتمر ضرورة تقديم المجتمع الدولى المعونات اللازمة لدول القارة وفقاً لجدول زمنى محدد حتى تتمكن من إستغلال مواردها الإستغلال الأمثل لتحقيق تنمية إقتصادية تمكنها من غزو سوق التجارة العالمية .



رئيس وزراء اليابان وسط الزعماء الافارقة

وأكد جونيشيرو كويزومى رئيس الوزراء اليابانى إعتراف المشاركين فى المؤتمر بأهمية المبادرات بين إفريقيا والدول المتقدمة ، وشدد على ضرورة مواصلة التعاون بين آسيا وإفريقيا خاصة فى قطاعى التجارة والزراعة ، وأشار يوشيرو مورى رئيس وزراء اليابان السابق ورئيس المؤتمر إلى أن المؤتمر الثالث "للتيكاد" قد برهن على الدعم الدولى الكامل لمبادرة المشاركة الجديدة لتنمية إفريقيا المعروفة باسم "نيباد" ، ومن المتوقع أن يقوم البنك الدولى بالدعوة لمؤتمر دولى جديد فى أكتوبر عام ٢٠٠٤ لمناقشة مسألة التجارة والإستثمارات الإفريقية .

إن هناك بلدان إفريقية تعد أكثر بلدان العالم فقرا . كما أن الأمراض الوبائية تحصد الأرواح نتيجة لصعوبة الحصول على أدوية رخيصة من الشركات المنتجة لها . هذا علاوة على أنه لازال الإصلاح الاقتصادى والسياسى فى القارة متأخرا . ودرجة الفساد المالى والادارى ترتفع من حين لآخر . بجانب التدهور الصحى والتعليمى، ولذا يجب على الشعوب الغنية المتقدمة تقديم يد العون والنهوض بالقارة السوداء أسوة بما قامت وتقوم به اليابان .

* * *



المنظمة البحرية الدولية (١٦)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...? ماذا تفعل وكيف تعمل ...؟

د. مصطفي عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

اليوم البحرى العالمى World Maritime Day

سنتوقف هذا الشهر عن متابعة إستعراض الإتفاقيات الدولية التى صدرت عن المنظمة البحرية الدولية لنلقى الضوء على واحد من أهم الأنشطة التى تصدر عن المنظمة البحرية الدولية IMO آلا وهو اليوم البحرى العالمى.

تقوم المنظمة البحرية الدولية بالإحتفال سنوياً باليوم البحرى العالمى خلال الإسبوع الأخير من شهر سبتمبر من كل عام، ولقد ترك للدول المختلفة تحديد اليوم المناسب لها خلال هذا الإسبوع للإحتفال بهذا اليوم . ولقد إحتفلت المنظمة هذا العام بهذه المناسبة يوم الخميس الخامس والعشرين من سبتمبر فى مقر المنظمة بلندن ، ومن الجدير بالذكر أن المنظمة قد دأبت فى هذا اليوم - علاوة على التركيز على أحد الموضوعات البحرية- على أن تقوم بالإحتفال به إجتماعياً من خلال حفل إستقبال يدعى إليه المهتمين بالشؤون البحرية المتواجدين فى لندن علاوة على العاملين الحاليين والسابقين بالمنظمة.

فى كل عام يوفر الإحتفال باليوم البحرى العالمى فرصة مناسبة ليس فقط لإعلام حلقة أوسع من المهتمين بالشؤون البحرية بأهداف المنظمة البحرية الدولية ، بل أيضاً لزيادة التأكيد على الأهمية المتزايدة للدور الذى تلعبه صناعة النقل البحرى فى حياتنا .

ويستخدم اليوم البحرى العالمى لتركيز الإهتمام على أهمية سلامة النقل البحرى والبيئة البحرية والتأكيد على أحد مظاهر عمل المنظمة.

ويقوم سكرتير عام المنظمة سنوياً بإعداد رسالة خاصة فى مناسبة هذا اليوم يتم تأكيدها ببحث يتناول الموضوع المختار لهذا العام بتفصيل أكبر ، وسوف نتناول فيما يلى أهم ما جاء برسالة العام الحالى .

اليوم البحرى العالمى ٢٠٠٣

تم إختيار الموضوع التالى كموضوع لليوم البحرى العالمى لعام ٢٠٠٣

IMO:COMMITED PEOPLE WORKING FOR SALE SECURE AND CLEAN SEAS

إستهل سكرتير عام المنظمة رسالته بأنه قد تم إختيار موضوع هذا العام لتأكيد أن عمليات السفن اليوم Ship operations سالمة وآمنة وصديقة للبيئة على قدر الإمكان ، وتناول بصفة خاصة أهمية الأفراد الذين يعملون بدون كَلل وبكل إجتهاد لتحقيق هذه الأهداف.

توفر المنظمة البحرية الدولية الميكانيكيات التى يمكن من خلالها لحكومات جميع الدول المهتمة بالنقل البحرى أن تتفق على المستويات Standards التى تستخدم على ظهر السفن العاملة فى الرحلات الدولية. وتعكس العضوية المتزايدة للمنظمة البحرية الدولية - والتى بلغت ١٦٢ دولة - التأثير العام للنقل البحرى على التجارة العالمية والمجتمع الدولى، وكذا المدى المختلف لأنشطته .

ولقد أوضح سكرتير عام المنظمة أن أنشطتها التفصيلية غير معلومة لجانب كبير من العاملين في النقل البحرى، فالضابط الثالث على ظهر أحد السفن - كمثال : قد يكون لديه قائمة طويلة من الأعمال يجب عليه القيام بها وقائمة أخرى من البنود التى يجب أن يتم التحقق منها ، وهو ولا شك يعلم أن الكثير من هذه الأعمال والبنود التى يتم التحقق منها يتم تنفيذها حتى يمكن للسفينة تنفيذ مطالب المنظمة ، إلا أنه ليس من المحتمل أن يكون هذا الضابط على علم بالعمل الذى تم فعلاً للوصول إلى هذه المستويات ، فهو لا يعلم كيفية عمل المنظمة ولا الجهود المتكاملة التى قام بها الكثير من الأفراد للوصول إلى هذه المستويات والإتفاقيات التى يتعامل معها.

ثم إستطرد سكرتير عام المنظمة فتعرض لكيفية عمل المنظمة من خلال الجمعية العمومية ومجلس الإدارة وسلسلة من اللجان الرئيسية والفرعية ومجموعات العمل التى تقوم حكومات الدول الأعضاء بإيفاد خبرائها للمشاركة فيها. كذلك يشارك فى هذه الإجتماعات بعض المنظمات غير الحكومية تمثل إهتمامات مختلفة من داخل صناعة النقل البحرى ومن خارجها . ويدعم كل هؤلاء سكرتارية المنظمة المكونة من عدد صغير نسبياً لا يتجاوز ٣٠٠ فرد توفر للدول الأعضاء العديد من الخدمات التى تتضمن إعداد الوثائق وتوفير الترجمة علاوة تقديم الإرشاد الفنى عند طلبه.

وتؤكد المنظمة على توافر هياكل للمستويات الدولية فيما يتعلق بتصميم السفن وبنائها وعملياتها وأطقمها، طالما كان ذلك عملياً.

عادة ما تكون هناك حادثة بحرية معينة أو مجموعة من الحوادث العارضة هي الشرارة البادئة لعمل جديد للمنظمة ، كما وأن تطوراً فنياً جديداً أو تجاوباً للإختلاف فى ظروف الصناعة أو توقعاً لظهور مشكلة معينة فى المستقبل قد يمثل أيضاً شرارة لبدء مثل هذا العمل الجديد ،ويتم البدء فى مثل هذا العمل من خلال مقترح لتعديل أو مراجعة جزء من إتفاقية قائمة يقدم إلى اللجنة الرئيسية أو الفرعية المختصة ليتم فحصه بالتفصيل من قبل أفضل الخبراء المتاحين فى صناعة النقل البحرى ومن أعضاء المنظمة.

وتوفر المنظمة بأعضائها الـ ١٦٢ علاوة على ٦٠ منظمة غير حكومية و ٣٠ منظمة حكومية إستشارية intergovernmental organization وجهات نظر عديدة ومختلفة فى أى موضوع معين، وهو ما يعتبر واحد من أهم نقاط القوة للمنظمة . إن الخبرات المشتركة التى تفحص وتدرس أى من المستويات أو المؤشرات ينتج عنها نصوص فعالة يقوم بتنفيذها حوالى ١٠٠٪ من السفن العاملة بالتجارة الدولية. ولعل ذلك هو السبب وراء تغطية الإتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية مثل الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS والإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل STCW والقواعد الدولية لمنع التصادم Collision regulations وغيرها من الإتفاقيات لمعظم مطالب صناعة النقل البحرى اليوم . ويمكن القول أن المنظمة قد وضعت - ولحد كبير - معظم القواعد الفنية والتشغيلية والإدارية للنقل البحرى.

ولا مجال للشك في أنه فى مجالات السلامة وحماية البيئة والأمن البحرى تنظر صناعة النقل البحرى للمنظمة البحرية الدولية على أنها القيادة المسئولة عن خلق ورفع المستويات المطلوبة، إلا أن الأفراد الذين يقومون بالتنفيذ نادراً ما يكونوا على علم بذلك، وهنا يجدر الذكر أنه بدون إلتزامهم بالتنفيذ فإن النقل البحرى لن يمكنه الإستفادة من المكاسب الكبيرة التى تحققت فى السنوات الأخيرة فى مجالات السلامة وحماية البيئة والأمن البحرى.

لقد إرتفعت المستويات فى النقل البحرى لحد لم يسبق له مثيل تحت قياة المنظمة البحرية. ووفقاً لأحدث الإحصائيات يتكون الأسطول العالمى من حوالى ٤٦٠٠٠ سفينة لنقل البضائع، وأن الغالبية العظمى لهذه السفن تعمل طوال حياتها بفاعلية وسلامة فى ظل الهياكل التى تم بنائها بمعرفة المنظمة على مدى سنوات. ولقد إنخفضت معدلات الكوارث البحرية إنخفاضاً ملحوظاً على مدى العقود الزمنية المتعاقبة، كما إستمر إنخفاض معدلات تسرب الزيوت إلى المحيطات.

ولا يمكن أن يكون مثل هذا الإنخفاض فى معدلات الحوادث البحرية وتسرب الزيوت قد حدث بالصدفة ، بل وراءه أفراد خصصوا معظم وقتهم ونشاطهم فى تحسين المستويات الدولية الأمر الذى ساعد فى إعتبار أن النقل البحرى اليوم هو النظام العالمى للنقل الجدير بالثقة . إن الإتفاقيات والقواعد لا يمكنها وحدها منع وقوع الحوادث، وإذا ما أردنا إستمرار الإنخفاض فى معدلات الحوادث البحرية، فإن الإلتزام بالممارسات الخاصة بالسلامة والأمن وحماية البيئة البحرية يجب أن تستمر فى الإنتشار فى النقل البحرى. إن المفتاح الحقيقى للتقدم فى مجال خفض معدلات الحوادث البحرية يكمن فى تنفيذ القواعد والمستويات.

حقيقة إن بداية أى إجراء جديد لتحسين السلامة البحرية والأمن البحرى وحماية البيئة البحرية قد يبدء بمناقشات تفصيلية بين الخبراء فى قاعة الإجتماعات بالمنظمة، لكن نجاح هذه الإجراءات يعتمد أساساً على إلتزام ومهارة جميع الأفراد الذين يشاركون فى تنفيذ هذه الإجراءات والمستويات التى تمت الموافقة عليها فى المنظمة.

يحث سكرتير عام المنظمة فى رسالته رجال القانون البحرى ورجال الإدارة البحرية فى الدول الأعضاء بالمنظمة على تأكيد تضمين الهياكل القانونية المحلية بدولهم للإجراءات الجديدة ، وعلى توافر البنية التحتية المناسبة والخبرات اللازمة للتفتيش والإختبارات والتحقق والتأهيل يلى ذلك إمتداد مسؤولية التطبيق الناجح لهذه الإجراءات إلى هيئات التصنيف Classification Societies وسلطات الرقابة بالموانى Port State Control وهيئات التدريب وهيئات الموانى والمرشدين وغيرهم . إلا أن المسئولية النهائية تقع على عاتق مشغلى السفن ship operators and ship mangers وأطقم السفن .

وفى الحقيقة فإن الطاقم والبحارة هم الذين يمكنهم تقديم المشاركة الفعالة فى خلق الإهتمام بالسلامة فى صناعة النقل البحرى ككل .

وبالرغم من وضوح التحسينات التى وردت على السلامة البحرية إلا أنه مازال هناك العديد من الحوادث البحرية، الأمر الذى يشير إلى أنه مازال هناك العديد الذى يجب عمله فى هذا المجال ويجب علينا الإعتراف بأن السبب وراء إستمرار الحوادث البحرية يقع فى الغالب على شخص ما لم يقم بالإجراء المناسب أو قام بعمل خطأ ما . وفى تقرير حديث للجمعية البحرية البريطانية Nautical Institute ذكر أن العوامل الغالبة والمسببة للحوادث البحرية هى الإفتقار للمعرفة lack of knowledge والتطبيق غير السليم لقواعد المرور البحرية improper application of the basic rules of the road .

e-mail:MFTeonite@aol.com



مستقبل إدارة تشغيل السفن

FUTURE OF SHIPMANAGEMENT

عن مجلة BIMCO REVIEW 2002

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة بيمكو

أصبحت إدارة تشغيل السفن الآن عملاً ناضجاً وجزءاً متمماً ومقبولاً لصناعة النقل البحرى. ومنذ عدة سنين كان يُنظر إلى إدارة تشغيل السفن على أنها صناعة متدنية وكان يُعتبر المُدراء فيها أنهم خبراء فقط فى كيفية تسيير السفن بأقل التكاليف وفى تشغيل الطواقم المتدنية المستوى.

لكن صورة عمل إدارة تشغيل السفن بدأ يتغير فى أواخر الثمانينيات عندما بدأت هذه الشركات العاملة فى هذا المجال تدرك أهمية الجودة فى العمل وخاصة مع تطبيق كود مستويات إدارة تشغيل السفن- CODE OF SHIPMANAGEMENT STANDARDS - وتكوين الجمعية الدولية لإدارات تشغيل السفن- INTERNATIONAL SHIPMANAGEMENT ASSOCIATION - وفى خلال التسعينيات بذلت معظم هذه الشركات الكثير من الوقت والأموال فى تصحيح أعمالهم معتمدين على تقنية المعلومات INFORMATION TECHNOLOGY - والإلتزام بإحتياجات التشريعات والقواعد الجديدة. وكانت النتيجة أن أصبحت معظم شركات إدارة تشغيل السفن من أفضل مُحترفى تشغيل السفن فى العالم.

وأهم العوامل التى تلعب دوراً مهماً فى عمل شركات إدارة تشغيل السفن هى:-

١- حجم العمل
٢- مكان إدارة العمل
٣- الإستفادة بتقنية المعلومات IT
٤- الإلتزام بإحتياجات التشريعات والقوانين الدولية
٥- تنويع النشاطات
٦- تملك السفن

حجم العمل

إن الشركة التى تدير تشغيل السفن والتى تسعى إلى توسيع أعمالها، يجب أن تكون مستعدة لإدارة تشغيل أسطول من السفن المختلفة الأنواع ولعدد من العملاء (ملاك السفن، مستأجرون، وغيرهم) فى العالم.

وهذا يتطلب تشغيل كوادر للعمل فى البحر وفى مكاتب الشركة فى البر، من ذوى المهارات القادرين علي تشغيل هذه السفن المختلفة. كما يجب أن يكون لديها أكثر من مكان فى العالم لإدارة تشغيل هذه السفن. كما أن عليها الإستثمار فى إستخدام تقنية المعلومات IT لتقليل التكاليف وزيادة الكفاءة فى إدارة العمل، والإعتماد على نفسها كلما أمكن.

وهذا يعنى أن شركة إدارة تشغيل السفن التى تعمل حول العالم يجب أن يكون لديها أسطول يسمح لها بالإستثمارات وتحمل التكاليف اللازمة لذلك، وبمعنى آخر إن حجم الأسطول التى تقوم الشركة بإدارة تشغيله يُعتبر عاملاً هاماً.

ولاشك أن العديد من الأسواق تكون بطبيعتها صعبة التوسع والتطور، وأن رحيل أو خروج أى عميل من العمل يسبب خسارة لشركة متخصصة فى إدارة تشغيل سفن معينة، فقد يكون من الصعب إحلال عميل آخر مكانه. وكذلك فإن الشركة التى تقوم بإدارة تشغيل سفن معينة وليست متنوعة، قد تواجه مشاكل ومنافسة فى تنويع نشاطاتها بالقيام بتشغيل أنواع أخرى من السفن، علاوة على نقص الخبرات اللازمة لذلك. فالشركة المتخصصة فى إدارة تشغيل سفن المجمدات REEFERS مثلاً، ستجد صعوبة فى إقناع عميل (مالك سفينة أو مستأجر) بقدرتها على تشغيل ناقلة.

كما أن الشركة التى تدير تشغيل أسطول متوسط الحجم من سفن مختلفة الأنواع، لاتستطيع مواجهة الطلبات المتزايدة للملاك فى هذه الأيام وخاصة بأن يكون للشركة أكثر من مكان فى العالم. كما لا يمكنها أن تواجه التشريعات والقواعد الدولية الجديدة أو أن تساير التغييرات السريعة والتحسينات فى تقنية المعلوماتIT.

نتيجة لهذا، فإن العمل بسلام ونجاح فى إدارة تشغيل السفن اليوم يتطلب أن يكون إما بشركة لإدارة أعمال سفن متخصصة، أو بشركة كبيرة تدير أعمال سفن متنوعة تعمل حول العالم. أما الشركة التى تدير أسطول متوسط من السفن فإنها ستواجه صعوبات وتحديات صعبة، فهى ستواجه صعوبات فى الإحتفاظ بعدة مكاتب لها فى العالم مع الإحتفاظ بالنوعية الجيدة فى الخدمات، وكذا فى اللحاق بالتطورات فى تقنية المعلومات IT ومع الدخول فى القرن الواحد وعشرين فإن المتطلبات ستزداد، وسيكون عامل حجم نشاط الشركة عاملاً مهماً.

مكان إدارة العمل :-

كل شركة إدارة تشغيل السفن لديها فكرها الخاص فى إختيار مكان تواجد مكاتبها، ولديها الأسباب التى تجعل مكاتبها الرئيسية فى الأماكن الموجودة فيها. إلا أن العوامل التى تجعل المكان أنسب لإدارة أعمال الشركة هى :

أ- وفرة وجود الكوادر الإدارية والفنية الجيدة.
ب- قلة تكاليف وأجور الكوادر العاملة بها
جـ- تيسير إستخدام العملات الدولية الرئيسية كالدولار أو أى عملات مرتبطة به
د- وجود قاعدة ضرائبية منخفضة
هـ- وجود مواصلات جوية جيدة إلى جميع أنحاء العالم
و- وجود إتصالات إلكترونية جيدة

ولعل أهم هذه العوامل هو توفر الكوادر الجيدة للعمل والإشراف على العمال فى الشركة. إذ أن هذه الكوادر الجيدة من الصعب جذبها للعمل والإحتفاظ بها. وبعض البلاد تسمح بعمل الأجانب فيها. ولهذا السبب فإن دول الشرق الأوسط تعتبر مكاناً ملائماً. وقد كانت كوادر العمالة البحرية - لعدة سنوات - تأتى من الفلبين والهند، وهذه الدول ستكون فى المستقبل مكاناً ملائماً لتأسيس المكاتب الرئيسية أو الإقليمية لشركات إدارة تشغيل السفن العالمية.

ومعظم الشركات الدولية الكبيرة التى تعمل فى إدارة تشغيل السفن تفضل أن تدير أعمالها من عدد من الأماكن لكى تكون قريبة من عملائها أوأن تكون قريبة من مناطق عمل سفنها. لذا فإن الإتجاه الآن إلى إرساء مكاتب عديدة متصلة بالأقمار الصناعية ببعضها وبالمركز الرئيسى للشركة بفضل التحسينات الدائمة فى الإتصالات وتقنية المعلومات.

تقنية المعلومات IT :-

فى الثمانينيات كانت صناعة النقل البحرى فى حالة من الركود الحاد. وقد شعر بذلك قطاع إدارة تشغيل السفن فقد ظلت أتعاب إدارة تشغيل السفن ثابتة منذ الأيام العصيبة فى السبعينيات، وكان ملاك السفن يخرجون من العمل بمعدل يومى. وكانت مصاريف شركات إدارة تشغيل السفن تزداد بسرعة وخاصة ماهيات الكوادر البرية وأجور الكوادر البحرية والمصاريف الغير مباشرة OVERHEAD . ومن ثم وجدت شركات إدارة تشغيل السفن نفسها فى محنة وحيرة بين زيادة مصاريفها مع ثبات إيراداتها (أتعابها) وقلة عملائها. ومعظم هذه الشركات كان أسلوب عملها عن طريق الحاسبات البدائية (وقتها) التى لم تكن ذات فائدة، حتى أواخر الثمانينيات عندما تطورت الحاسبات وأمكن إستخدامها بكفاءة فى كافة مجالات العمل. وأصبح فى متناول الجميع توفير الكثير من المصاريف الغير مباشرة والجهد.

وفى هذا الوقت أيضاً، بدأت معظم شركات إدارة تشغيل السفن تنفيذ نظم الجودة QUALITY ASSURANCE - QA، والتقنية الحديثة للمعلومات ذات الكفاءات والقدرات العالية مما أتاح الفرصة لتحديث أنظمتها بشكل جذرى. وفى نفس الوقت أيضاً أدخل التحديث على نظم العمل فى السفن وأصبح عن طريق الحاسبات القيام بجميع أعمال السفن من تحديد دورات الصيانة إلى مراقبة المخزونات ومصاريف النقل وإدارة شئون أفراد الطاقم. وأخيراً جاء إدخال نظام البريد الإلكترونى وهو نظام أسرع وأرخص.

والشركات التى إستفادت من هذه النظم وجدت أن مصاريف عملها قد قلت وأصبح فى قدرتها تحقيق مكاسب حتى مع قلة مستويات الأتعاب. أما الشركات التى لم تتمكن من الإستثمار والإستفادة من هذه النظم فإنها أصبحت لا تحقق المكاسب العادلة وتواجه المشاكل فى تلبية مطالب عملائها.

الإلتزام بالتشريعات الدولية :-

شاهد العقد الماضى إدخال تشريعات أكثر من أى فترة سابقة فى تاريخ صناعة النقل البحرى. والتشريعات الحالية - مثل قانون عدم تلويث البحار OPA 90 والكود الدولى لإدارة السلامة ISM CODE ومعاهدة مستويات التدريب وشهادات التأهيل وأعمال المناوبة STCW 95 - سيتبعها حتماً تشريعات أخرى فى أوروبا وفى بلدان أخرى.

وبالنسبة لشركة إدارة تشغيل السفن التى تستخدم طرفاً ثالثاً كوكيل لتجهيز الكوادر البحرية اللازمة لها، من الصعب أن تطلب من هذا الوكيل تخصيص الأعداد من الكوادر المؤهلين اللازمين للعمل فى البحر

فى سفنها - إذا كان حجم عمل هذه الشركة كبيراً -، فإن الشركة مسئولة عن التأكد من توفير إحتياجات معاهدة STCW 95 بما يرضى رقابة الدولة فى الميناء، مما يسبب للشركة مشاكل جسيمة.

ويعتبر هذا الوضع فرصة لشركات إدارة تشغيل السفن التى تحتفظ لديها بالأعداد الوفيرة من الكوادر البحرية بأن تكون قادرة على الدخول فى إتفاقيات لتجهيز الكوادر البحرية للغير، وذلك بالإضافة إلى سفنها.

كما أن التشريعات الدولية هذه تعطى شركات إدارة تشغيل السفن التحدى والفرصة. فالتحدى بالطبع يكون تلبية إحتياجات التشريعات الدولية فى سفنها، بينما الفرصة هى فى أنها ستتمكن من الحصول على العمل من منافسيها من الشركات التى لا تستطيع الإلتزام بإحتياجات التشريعات الدولية. وهناك دلائل على أن ذلك يحدث الآن، ففى الشهور القليلة الماضية قامت معظم شركات إدارة تشغيل السفن بتوسيع عملها ليشمل جميع أنواع السفن بالإضافة إلى تجهيز الطواقم المؤهلة للعمل فى البحر.

تنويع النشاطات :-

إن الدليل على أن أى عمل أو صناعة قد وصلت إلى مرحلة النضج هو قدرتها وإستعدادها لتنويع أعمالها وزيادة نشاطاتها. والخدمات الأساسية لشركات إدارة تشغيل السفن تتكون من أربعة عناصر واضحة هى :

أ- توفير إستخدام التقنية الحديثة

ب- توفير الكوادر والعمالة

جـ- توفير المشتروات والإحتياجات الأساسية

د- حُسن مسك الحسابات

ومعظم شركات إدارة تشغيل السفن قد إهتمت لعدة سنوات بهذه العناصر مما أضاف إلى إيراداتها الكثير مع زيادة قليلة فى مصاريفها. وقد ساعدت هذه الخدمات على إستكمال أتعاب الشركة فى إدارة تشغيل السفن. أما تجهيز الطواقم المؤهلة للعمل فى البر والبحر فلم تعتبرها شركات إدارة تشغيل السفن من حقوقها أو واجباتها.

إلا أن الشركات الكبرى العاملة فى إدارة تشغيل السفن أصبحت تتجه بثقل إلى تنويع نشاطاتها بإضافة أعمال وصناعات أخرى بإستخدام كفاءاتها المكتسبة من خبراتها على مدى العقود الماضية. وبعض الإتجاهات التى يمكن توجيه النشاط إليها هى:

إدارة أعمال الفنادق والتجمعات السياحية، والموانى ومحطات تداول البضائع فيها، ومحطات القوى والمحطات العائمة والسفن والعائمات المساعدة فى صناعة التنقيب عن البترول والغازات قبالة السواحل off shore .

وبينما تبدو بعض هذه الأعمال أنها إبتعاد كبير عن لب وأساس العمل فى تشغيل السفن، فإنه جدير بالعلم بأن بعض شركات إدارة تشغيل السفن قد بدأت بالفعل فى الدخول فى هذه الأعمال الجديدة.

كما أن بعض شركات منها قد دخلت أيضاً فى مضمار تملك السفن لحسابها. وهذا يمثل تغييراً فى النمط الذى ساد فى العقد الماضى بأن شركة إدارة تشغيل السفن التى تملك سفناً، يعتبر تعارض فى المصالح مع عملائها. كما إمتد نشاط شركات إدارة تشغيل السفن إلى خدمات أخرى مثل الأعمال التجارية والمشتريات ونشاطات أخرى.

وفى التسعينيات تغير هذا المنظور وبدأ العديد من شركات إدارة تشغيل السفن إضافة مثل هذه الخدمات إلى نشاطاتها بسبب توقف العمل وهبوط أتعاب الإدارة. وشعر هؤلاء الذين قاموا بتنويع نشاطاتها أن عملهم قد زاد وأصبحوا لا يعتمدون فى إيراداتهم على عملهم فى إدارة تشغيل السفن فقط.

تملك السفن :-

إن جميع المُدَرَاء فى الشركات الكبرى لإدارة تشغيل السفن كانوا يعملون فى السابق فى شركات ملاحية.

والسؤال هو: هل ستبقى إدارة هذه الشركات ملكاً لمؤسسيها؟ وإذا كانت الإجابة :لا، فمن سيملك شركات إدارة تشغيل السفن فى المستقبل ؟

إن شراء شركات الخدمات وشركات تشغيل السفن أمر صعب، لأنه من الصعب تقييمها. فهذه الشركات ليس لها أصول ثابتة، وتقدر قيمتها بحجم تعاملاتها وأرباحها. وهذا يعتمد على إتساع قاعدة عملائها. وما لم يتم شراء شركة بواسطة كيان يعتبر من وجهة نظر عملائها أنه محايد، فإن هؤلاء العملاء سيتحولون إلى شركة أخرى.

وبعض شركات إدارة تشغيل السفن قد دخلت فى إستثمار مشترك Joint venture مع شركات ملاحية تملك سفناً. أما شراء شركة إدارة تشغيل سفن بواسطة شركة ملاحية تملك سفناً، فإنه لم يحدث للآن، وذلك بسبب ضغوط التشريعات الدولية. على أن ذلك ممكن إذا كانت شركة إدارة تشغيل السفن ملتزمة بتنفيذ إحتياجات التشريعات.

الخلاصة :-

إذن، ماهو مستقبل صناعة إدارة تشغيل السفن؟ ماذا سيكون حجمها ونوعية عملائها ؟ وماهى الخدمات المنتظر أن تؤديها؟

يُعتقد أن هذه الصناعة ستستمر كما هى الآن. فالمطالب المتزايدة لملاك السفن ولشركات إدارة تشغيل السفن بالحصول على وضع دولى، مع إدخال المزيد من التشريعات الدولية وزيادة الضغوط الإقتصادية العالمية ستمكن للأصلح منها البقاء. أما القائمين منهم بالأعمال المحدودة التخصصية، فسيكون لهم مكان قليل فى المستقبل. وستعمل الإندماجات إلى تقليل شركات إدارة تشغيل السفن إلى أقل من عشرة شركات فى العالم.

وستقوم شركات إدارة تشغيل السفن بإضافة العديد من الخدمات لتوفير التكامل فى أعمالها. وستبحث الشركات الكبرى فى تنويع نشاطاتها بحيث يصبح تعبير "إدارة" أكثر شيوعاً من تعبير "إدارة تشغيل السفن" فى وصف عملهم.

ونجاح هذه الكيانات سيترتب عليه تحديد الاتعاب الواقعية للخدمات التى يقدمونها مما يجعل هذه الشركات أكثر ربحية.

أما الإستثمار فى شركات إدارة تشغيل السفن بإدخال طرف ثالث، فإنه سيحدث بغرض زيادة المعاملات التجارية لتوفير الأموال اللازمة للتوسع ولتنويع الخدمات.

وهذا كله يعنى أن صناعة إدارة تشغيل السفن سيكون لها مستقبل إيجابى. وسيتم الإعتراف بإدارة تشغيل السفن كقطاع مسئول وثابت فى صناعة النقل البحرى الدولى.

سبق أن أشرنا في عدة مقالات سابقة إلى قضية المهمل وما ينجم من تكدس مشمول تلك الرسائل المستوردة من مشاكل ومعوقات تحد من فاعلية إنسياب حركة البضائع داخل حرم مينائى الإسكندرية والدخيلة وأيضاً عدم القدرة على توفير المساحات والفراغات المطلوبة للوارد والمستجد من البضائع والسلع .

إبراهيم أحمد على

باحث تخطيط هيئة ميناء الإسكندرية

هذا وترجع أسباب إدراج بعض الرسائل المستوردة في بند المهمل إلى:

١- تقاعس أصحاب الشأن (المستوردين) عن إنهاء إجراءات التخليص والإفراج الجمركى وترك الرسائل داخل الميناء أو الملاحق الخارجية (أكثر من شهر)

٢- رفض التصريح بدخول تلك الرسائل إلى داخل البلاد وذلك من قبل الجهات الرقابية بعد الفحص والتحليل للعينات ذات الصلة وذلك لعدم المطابقة مع المعايير الموضوعة وما يشكله ذلك من خطورة على الصحة العامة أو غش تجارى (معايير جودة)

واليوم نود أن نطرح قضية مهمل المفرقعات والمواد الكيماوية الموجودة داخل ساحات ومخازن مينائى الإسكندرية والدخيلة والمتروكة منذ سنة ١٩٩٥ دون حل رغم الجهود التى بذلت والتى ذهبت إدراج الرياح فهناك ٣٨ رسالة مهمل يربو وزنها عن ٨٥ طن مواد خطرة.

وهى تشكل بذلك تهديد مباشر على سلامة أمن الميناء أفراداً أو منشآت أو بيئة.

إن إستمرار وجود مثل هذه الرسائل داخل حرم الميناء يستنزف ويهدر الموارد الإقتصادية لهيئة الميناء وما تتكبده خزانة الهيئة من تكاليف وخسائر ناجمة من إحتلال تلك الرسائل لمساحات أرضية / زمنية دون عائد ولكن هذا يدعونا إلى وضع النقاط على الحروف والإشارة إلى الجهود المبذوله بصدد محاولة وضع حد لتلك القضية المثيرة للجدل.

فقد قامت هيئة ميناء الإسكندرية بتشكيل لجنة للبحث والدراسة وإقتراح الحلول حتى يمكن التخلص من تلك الرسائل وما تشكله من تهديد على أمن وسلامة الميناء وقد خلصت اللجنة إلى نتيجة مفاداه بضرورة اللجوء إلى وزارة الدفاع لإعدام مشمول تلك الرسائل

لذا قامت هيئة ميناء الإسكندرية بمخاطبة وزارة الدفاع والتى قامت بدورها بحساب تكاليف الإعدام والتى بلغت ١٠٠,٠٠٠ جنيهاً، هذا وقد تم الرجوع إلى أصحاب الشأن عن طريق مصلحة الجمارك حتى يمكن تحصيل هذا المبلغ ولكنهم رفضوا تحمل تكاليف الإعدام بحجة إرتفاع قيمة المبلغ وعدم القدرة على السداد.

ومن ناحية أخرى طالب رئيس مصلحة الجمارك من قيادات الهيئة بضرورة إصدار التعليمات لإلزام الشركات الخازنة والتوكيلات الملاحية المختصة لتحمل تكاليف التخلص من رسائل المفرقعات والكيماويات أسوة بما حدث من قبل هيئة ميناء بورسعيد فى مشكلة مماثلة وذلك فى الأونه الأخيرة وذلك تأسيساً على مبدأ أن هيئة ميناء الإسكندرية هى الجهة المشرفة على كافة الأجهزة العاملة داخل الميناء طبقاً للقرار الجمهورى رقم ١١٠ لسنة ٢٠٠٠ وأن بإمكانها إصدار تعليمات مُلزمة للجميع وحتى يمكن التخلص من تلك الرسائل.

وأشار سيادته إلى نص المادة ٧٦ من قانون الجمارك رقم ٦٣/٦٦ وتعديلاته الملحقة على أن تحل الهيئة المستغلة للمستودع العام أمام الجمارك محل أصحاب البضائع المودعة لديها فى جميع إلتزاماتهم الناشئة عن إيداع هذه البضائع هذا وقد أشاد السيد رئيس مصلحة الجمارك بالتعاون الوثيق والتنسيق الفعال الذى تم بين كل من مصلحة الجمارك وهيئة ميناء بورسعيد والأمانة العامة للقوات المسلحة حيال قضية مماثلة واجهت ميناء بورسعيد.

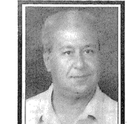
ولكن هذا لاينفى مطلقاً أن هناك جهود بذلت من قبل هيئة ميناء الإسكندرية للتخلص من تلك الرسائل وما تشكله من خطورة ولكنها إصطدمت بعائق التكلفة ورفض أصحاب الشأن (المستوردين) تحملها.

وهنا نقول

أن تلك القضية تشكل إحدى التحديات التى تواجه قيادات هيئة ميناء الإسكندرية، وتتعارض ولو جزئياً مع مايتم حالياً من إتخاذه بصدد تنفيذ خطة التطوير التى تتبناها هيئة الميناء من أجل مواكبة التقدم والتطور العالمى فى مجال النقل البحرى.



بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى



•• الحلقة الواحد و الثلاثون ••

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

فى أسواق اللوجستيات البحرية هناك فارق كبير ما بين هذه السوق الواسعة فى حد ذاتها ومحطات الحاويات التى تمثل قطاعاً هاماً من قطاعاتها. ففى حين أن السوق تبدو متحفظة فى أحياناً كثيرة إزاء التسليم بالتطورات التكنولوجية فإن محطات الحاويات التى تؤدى دوراً فعالاً فى سوق صناعة النقل البحرى (Shipping Market) سريعة التقبل لمثل هذه المستحدثات لاسيما فى مجال التجهيزات الإلكترونية التى تمثل أعصاباً لازمة لنمو وتطور الآداء على نحو مستمر بما يجعلها عنصراً أساسياً فى التجارة البحرية الإلكترونية اللوجستية (Logistical E-Commerce) . ويتطلب ذلك التوزيع المتكافئ لشبكة كبيرة من الحواسيب الشخصية فى إدارات محطات الحاويات والتى تتصل بدورها بالحواسيب الرئيسية (Main Frames) .

يتصل بذلك أن يقبل ملاك ومشغلو السفن إتمام مشترواتهم فى معظم الموانئ عن طريق شبكة الإنترنت **(E-Purchasing)** ، كما يدركون أن مثل هذه الطرق والوسائل الجديدة ستحقق لهم قيماً مضافة ذات أوزان مؤثرة على إتخاذ القرارات المرتبطة بذلك. فإستخدام شبكة الإنترنت له تكاليفه ولابد أن يكون العائد ترجح كفته على مقدار النفقات فى هذا الصدد ، ومع ذلك فإن إستخدام هذه الطرق يحقق وفورات فى المصروفات الإدارية الأخرى **(Overheads)** التى غالباً ما تزداد فى حالات الطرق اليدوية أو الوسائط التى باتت تقليدية ، وتحقق تجارة الحصول على الإحتياجات **(Pro-curement)** من خلال شبكية الإنترنت الإستغناء عن سلسلة الوسطاء التى تزيد من أعباء وتكاليف أصحاب السفن ومشغليها سيما وأن عمليات الشراء متكررة ومستمرة.

والموانئ التى تدمج هذه العمليات فى هيكل أنشطتها الإقتصادية هى الموانئ التى تسعى إلى رسم صورة حقيقية لإمكاناتها الإقتصادية الجاذبة فى مجال نظم النقل الدولى المتعدد الوسائط بمختلف لوجستياته المتكاملة **(Seamless Multi-Modal Transport Chain)** التى لا توجد فيما بينها فواصل أو فجوات . فالتجارة الإلكترونية من حيث الجوهر تخضع للتقسيم النوعى التقليدى أى الصادرات والواردات . وهذه هى أيضاً وظائف الموانئ . فالموانئ مراكز إقتصادية تجارية تتعامل فى الصادرات والواردات . على سبيل المثال فإن ميناء سنغافورة يعد من أكبر مراكز تزويد السفن بالوقود على مستوى العالم **(Bunkering Business)** ويبلغ حجم هذا النشاط ٥ مليار دولار حسب أحدث الإحصاءات فى عام ٢٠٠١ ، وتتم هذه التجارة عبر الإنترنت أى أنها تدخل فى عداد التجارة الإلكترونية الدولية . التاريخ الإنسانى سلسلة من الحضارات ، والإقتصادات الدولية مصفوفة من التطورات . والعولمة هى إحدى مراحل هذه التطورات.

ومن هذه الحقيقة صار الشعار العملى لإقتصاد صناعة اللوجستيات أن شبكة الخدمات بكل تنوعاتها ، التجارية والفنية تمتد عبر الكرة الأرضية من الحيز المحلى إلى النطاق العولمى **(From Local To Global)** فى حركة ذات اتجاهين . وصناعة اللوجستيات عينها دائماً على المستقبل ولذلك فإنها تستثمر جيداً فى الحاضر إلى حد أن هناك شركات تستثمر ما قيمته ١٠٪ من مجموع إيراداتها فى مجال البحوث والتطويرات . وشأن جميع الصناعات المتطورة فإن صناعة اللوجستيات تفتح آذانها وعيونها وعقولها على ما ينبغى أن يدلى به العملاء من آراء ونصائح ونقد. لأن الزبائن والعملاء فى كثير من الحالات يسهمون على نحو مباشر أو غير مباشر فى البيانات اللازمة لأعمال مراكز البحوث والتطويرات ، لأنهم من أهم مؤشرات الإتجاهات السوقية .

على سبيل البلاغة اللغوية فإن صناعة اللوجستيات التى باتت تستوعب ضروباً كثيرة من الخدمات الرئيسية والفرعية تنطلق بسرعة تتوازى -- إن لم تكن تسبق- القفزات التى تتقدم بها تجارة نقل الحاويات بحراً وبراً وجواً بحيث أنها لم تعد تشعر بالسلام إلا إذا ظلت فى حرب ..حرب تنافسية تنشر أولويتها فى الموانئ وفى محطات الحاويات. هذه (الحرب الخيرة) ستكون لها اليد الأولى فى تغيير نسيج الشئون الإقتصادية فى شتى أنحاء المعمورة . والطابع المميز لعمليات التنمية اللوجستية أنها لا تتم وفقاً للمعايير المحلية أو الإقليمية وإنما تتم وفقاً للمستويات العولمية . **(Global Standards)** فتداول حاوية فى ميناء أمستردام أو بريمن أو روتردام فى أوروبا لا ينبغى أن يختلف عن تداولها فى ميناء شنغهاى أو هونج كونج أو سنغافورة فى جنوب شرق آسيا أو فى موانى الأمريكتين الشمالية أو الجنوبية . ومرور السفن فى قناة السويس لا ينبغى أن تختلف معدلات سرعته فى الأحوال العادية ما بين فترة وأخرى ما لم تكن هناك إعتبارات ملاحية ، وجداول توقيتات دخول وخروج السفن إلى ومن أرصفة محطات الحاويات لا بد أن تكون محكومة بمعايير لا تخضع للإختلالات . لأن عوامل الزمن والحركة تمثل فى كل الأوقات جوهر هذه الصناعة الإستراتيچية .

التماثل فى المستويات **(Comparability)** هو إذاً منهج التناسق ما بين حلقات سلسلة هذه الصناعة على المستوى الدولى . هذه الصناعة لها أيضاً مشتقاتها مثل الأنشطة الإقتصادية الأخرى . فقد أدى توسع شبكات الإتصالات الدولية **(Telecommunica-tions)** إلى ظهور خدمات لوجستية جديدة مثل الخدمات العلاجية عن بعد **(Tele-medicine)** التى ستحدث ثورة هائلة فى مجالات التداوى والعلاج عن طريق هذه الشبكات التى ستيسر حصول قطاعات كبيرة من المرضى على حاجاتهم من العلاج بطرق أكثر سرعة وأكثر يسراً . فالتطبيب عن بعد يستخدم التكنولوچيا لربط الأطباء والمرضى ومجموعة المساعدين الطبية ، وفنيى الطوارئ ، وأعضاء هيئة التمريض فى شبكة متواصلة ، سواء أكانوا على بعد مئات الأمتار أو آلاف الكيلو مترات لإقتسام المعرفة والتعاون فى تشخيص الحالات المرضية وكذلك فى تحديد أنسب طرق العلاج .

تنتمى صناعة اللوجستيات إلى العولمة بإعتبارها قطاعاً من إقتصادات المعرفة وكذلك لكونها أحد تجليات مجتمعات المعلومات . وهذه العناصر الحديثة تعد من ضمن مدخلات القدرات التنافسية النوعية للموانئ ومحطات الحاويات فى عدد من الدول التى دخلت إلى مجالات صناعة اللوجستيات وأوغلت فيها بدرجات متفاوتة فهناك قدرات تنافسية على مستوى التكنولوچيا . وقدرات تنافسية فى مضامير الإدارة . وقدرات تنافسية على مستوى الذكاء والطاقة البشرية . كما أن هناك ميزات تنافسية بالنسبة لوحدات الخدمات المنتجة . وأخيراً هناك ميزات تنافسية على مستوى التخطيط. كل هذه العناصر تعد من صنيع المجتمع . وعلى نحو مخالف لذلك فإن الميزات التنافسية الجغرافية (إستراتيچية الموقع) منحة ليس للإنسان دخل فيها . وهى منحة فى حد ذاتها لا تمثل أى قيمة عملية ما لم تدعمها مجموعة العوامل المنشطة التى تحيل الجغرافيا الساكنة إلى تاريخ إقتصادى متحرك فائر بالتطور .

فصناعة اللوجستيات يعززها عنصران هامان من ضمن عناصر أخرى إمتلاك الميزات التنافسية وكذلك تفعيلها إلى الحد الذى يحقق التفوق . فى هذا السياق فإن أساطيل سفن الحاويات الأمهات أو الكبرى **(Mother Ships)** كلما تطورت وزادت حمولاتها من الحاويات كلما تطلب ذلك جدولة رحلاتها بحيث لا تتعامل مع موانئ كثيرة بل تركز على الموانئ المحورية تاركة لشركات النقل البحرى المتوسطة فرصاً أكثر للقيام بمهام التوزيع من الميناء الرئيسى إلى الموانئ الفرعية أو الرافدية . ولذا فإن إزدهار السفن الأمهات هو العامل الحاسم لإزدهار أساطيل السفن الرافدية **(Feeders Vessels)** وكذلك فإن إنتعاش الموانئ المحورية يفضى إلى إنتعاش منظومة الموانئ التابعة ، فالعلاقة فى الأساس تخضع لإتجاهات العرض والطلب . إلا أن التذبذب الذى يطرأ على هذه الإتجاهات غالباً ما تكون له آثار متعددة الأبعاد ، فالتقلب فى العرض والطلب **(Volatility Of Supply & Demand)** لا تؤثر على مسارات العمل والأنشطة فى الحاضر بل تعكس آثارها أيضاً على توجهات الإستثمارات والتوسعات فى أنشطة الموانئ ومحطات الحاويات .

وأهم هذه الإستثمارات سيادة فى المرحلة الراهنة نوعان الإستثمار فى مجال الموارد الزمنية المتاحة بكل مضامينها

والإستثمار في (Investment In Time) صناعة المعلومات (Information Technology = IT) والإستثمار في تقديم خدمات ذات طابع شخصي للعملاء الذين هم مشترو الخدمات اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات (Personal Service) وهذه الأساليب التي تصاغ على حسابات وأسس سليمة هي التي تؤدي إلى النمو العضوي لهذه الصناعة (Orgainic Growth) ويعرف مديرو الموانئ ومديرو محطات الحاويات الكيفية التي يمكن بها إحداث التوازن في النفقات التي يتحملها مشترو الخدمات اللوجستية عبر سلسلة الإمداد بالخدمات في الموانئ ومحطات الحاويات . (Costs Rise In The Supply Chain) .

وكلما تطورت السفن الأمهات كلما كان ذلك مدعاة إلى زيادة قيمة وأهمية السفن الرافدية التي يؤدي توافرها وقيامها بمهام النقل من الموانئ الأمهات إلى الموانئ التابعة (Satellite Ports) في رحلات ترددية ذات مسافات قصيرة (Short - Haul Routes) لتمكن الموانئ الأمهات من أداء مهامها الإستراتيجية وفق سياسات تحقق لها عوامل الجذب الدائم لسفن الحاويات من الأجيال المتطورة على نحو مستمر . مثلث صناعة اللوجستيات في هذا القطاع الحيوي يتألف من ثلاثة أوضاع الميناء / محطة الحاويات والسفن الأمهات أو سفن النقل الكبير (Whole - Sale Vessels) وسفن النقل التوزيعي (Retail - Sale Vessels) التي هي أيضاً . (Feedering Vessels) هذه العائلة اللوجستية لابد أن تعمل وفق نظم متناسقة ومتناغمة لأنها جميعاً تؤدي أدوارها إستناداً إلى أن كل عنصر منها يمثل رقماً هاماً في المعادلة وبإعتبارها مفاتيح أساسية في هذه الصناعة .

العالم على امتداده وبأجمعه في حاجة دائمة إلى جميع أعضاء العالم بأجمعه .. هذه هي العولمة الإقتصادية . والتجارة البينية دولية بدورها تحتاج إلى الوسائل والوسائط المنتشرة على سطح الكرة الأرضية ، وهذه الوسائط والآليات والطرق والخدمات والتسهيلات والنظم هي جوهر صناعة اللوجستيات ، فالموانئ ومحطات الحاويات التي تمتلك كل هذه العناصر هي في الواقع من نسيج العولمة ، وهذه الموانئ والمحطات بإعتبارها حلقات في سلسلة الإنتاج اللوجستي والإمداد المستمر بخدماته هي التي تسهم في إعادة هيكلة هذه الصناعة الهامة من داخلها بقدر ما تشارك التجارة العالمية في تحديد إتجاهاتها وطبيعة الحاجة إليها في شتى المواقع ومختلف الأوقات . ولقد كشفت مفاهيم العولمة عن الأهمية المتنامية لصناعة اللوجستيات التي بدونها تصبح العولمة الإقتصادية لا تتسم بالنمو القوي . إن التنوع الحيوي ليس مطلوباً فقط في عالم الطبيعة وإنما هو مطلوب بدرجة أعظم في عالم الإقتصاد والإعتماد التجاري المتبادل ما بين كل مجتمعات العالم .

وعلى طريقة الأحجية البيزنطية التي تثير القضية الجدلية بالتساؤل عمن كان له سبق الوجود "أهي الدجاجة أم البيضة" ، فإن طرح التساؤل عن اللوجستيات أهي إكتشاف أم إختراع سيقودنا إلى أن نجد أنفسنا أمام حقيقة جوهرية وهي إنها في الواقع إكتشاف لشئ له وجوده السابق على عصر العولمة لكنه مع ذلك أخضع لإبتكارات أضفت عليه خصائص وهوية العولمة ، ومتطلبات مراحل جديدة من التقدم . فالعولمة الإقتصادية عربات قطار وصناعة اللوجستيات بالنسبة لها هي القاطرة . فإقتصاد عصر العولمة إكتسب زخم إنطلاقاته من قوة دفع اللوجستيات التي تعني تفعيل دور صناعات مستويات كثيرة ومتنوعة من الخدمات التي تزيد من القيمة الزمنية والإستعمالية والإستثمارية للسلع والبضائع والمعدات والآلات والتجهيزات الرأسمالية . والموانئ وساحات الحاويات والمطارات ومحطات السكة الحديدية جميعها ميادين أمامية تدور فيها التفاعلات العملية ما بين الوقائع التجارية والآليات اللوجستية . فالتجارة العالمية لاسيما البحرية هي الكيان الحيوي واللوجستيات بالنسبة لها هي الجهاز العصبي المركزي الذي يقوم بمهام المزامنة والمناغمة . (Synchronizer) .

وكلما إرتفعت مستويات التكنولوجيا البشرية (المهارات الذهنية واليدوية) والتكنولوجيا المادية (التجهيزات والمعدات والآلات) كلما إنعكس ذلك على رخص أسعار ما يقدم من خدمات حيث يجعل ذلك من الموانئ ومحطات الحاويات طاقات إنتاجية تحوز ميزات تنافسية تشفع لها في سباق التميز العملياتي. فميناء سنغافورة لا يعتمد على كونه ميناء محورياً لتداول الحاويات بملايين الوحدات بل يضيف إلى ذلك مجالات من الخدمات اللوجستية الأخرى. فالميناء زود السفن عام ٢٠٠١ بما حجمه ٢٠,٤ مليون طن من الوقود وهو رقم يشير إلى مدى إزدهار هذا النشاط في هذا الميناء. وفي أغلب الأحوال تستخدم الإمكانات والمقومات اللوجستية التي في حوزة أي ميناء محوري أو محطة حاويات مركزية لبسط هيمنتها على المجال الإقتصادي الحيوي المحيط بها ولضمان تفوقها في سباق الفوز بأكبر الشرائح في تجارة الحاويات وكذلك خدمات أساطيل السفن من كل الأنواع والأجيال سواء أكانت هذه الخدمات منتظمة الوتائر والزبائن أو كانت خدمات تخضع لأحوال لا تأخذ شكل الإنتظام المحدد الترددات والأوقات . (Safari Services) .

ويعتبر وضوح مكونات قائمة تكاليف الخدمات والأهميات النسبية لعناصرها بالنسبة لعملاء الميناء أو محطة الحاويات مبدأ هاماً في قيام علاقات التعامل الإقتصادي والتجاري التي ترسخ لدوام إختيارات العملاء / الزبائن لهذا الميناء وهذه المحطة (Transparent Approach to Cost Structure) لأن مثل هذه الأسس توفر للمتعاملين قدراً من الإستقرار المتوازن في حساباتهم . وينظر دائماً إلى قيام تحالفات إستراتيجية ما بين خطوط السفن الكبرى والموانئ ومحطات حاوياتها بإعتبارها مقومات هامة وضرورية لنجاح الإدارة في تحقيق أهداف هذه المشروعات الإقتصادية التي تعمل على الدوام في بيئة دولية تتعمق فيها بإستمرار مفاهيم التشابكات والإعتمادات الإقتصادية المتبادلة التي تنمي من المصالح المشتركة للمجتمعات التجارية ومجتمعات صناعة النقل البحري ومجتمعات صناعة الموانئ بإعتبارها أجزاء هامة في صناعة الخدمات والتسهيلات اللوجستية وكذلك بإعتبارها حلقات أصلية في إدارة سلسلة الإمدادات التجارية . فخطوط النقل البحري ومراكز الإستقبال والتوزيع السلعي في الموانئ ومحطات الحاويات عادة ما ينظر إليها بإعتبارها الفريق المؤهل عملياً لأداء خدمات النقل البحري والخدمات والتسهيلات اللوجستية للعملاء (Customer's Own Shipping And Logistics Team) سيما في صيرورة عدد من الخطوط التجارية خطوطاً بحرية معولمة . (Global Lines) .

غير أن سفن نقل الحاويات ذات الأحجام الوسطى (Medium-Size Carriers) بإمكانات إستخدامها المرنة هي التي يمكن الإستعانة بها في نظم نقل مشحونات البضائع / الحاويات من نقاط الشحن إلى نقاط التسليم المتعددة (From Door- To- Door) حيث يسهل إستخدامها في البحار الداخلية (Short - Seas) في الوقت الذي تستخدم السفن الأمهات في البحار المفتوحة أو أعالي البحار (Open Seas) حيث توجد الأسواق على إمتداد موانئ كثيرة تتطلب ظروفها تردد مثل هذه الأحجام من السفن بإعتبارها أفضل الخيارات التي تقدم مزيجاً من النقل والخدمات (Mix Of Transport And Services) حيث لم يعد الشاحنون أو مستأجرو السفن ينظرون إليها بإعتبارأنها مجرد وسائل نقل بل بحسبانها جزءاً من خليط لوجستي تتمدد حلقاته وتتعدد مستوياته وتتنوع مدياته وغاياته . ومن وجهة النظر اللوجستية فإنه للإقلال من نفقات النقل قد يكون من الأصوب إستخدام وسيلة نقل واحدة بحراً أو جواً أو براً وقد يكون إستخدام هجين من بعضها أو كلها. ويبقى قرار العميل لإستخدام الوسيلة أو الوسائل المناسبة ليس قائماً بدرجة غالبة على سعر الخدمة وإنما على سعر وجودة الميزات اللوجستية .

على مستوى الإستراتيجية اللوجستية كثيراً ما تدور المفاضلات ما بين بدائل عدة ينهمك في مناقشتها الشاحنون والمستوردون لإتمام العلاقات التجارية فيما بينهم وتتباين البدائل لكن الهدف هو الحصول على الخدمة اللوجستية الملائمة وعلى هذه الوتيرة فإن تساؤلاً مثل هل نشتري سفينة ، أو نؤجرها بالكامل أو نؤجر مساحة عليها تبرز غالباً في ضوء طبيعة رسائل البضائع المتوقع نقلها والفترات الزمنية المطلوب فيها الوفاء بحاجات الشاحنين والمستوردين ، فقد يكون من الأوفق تأجير مساحة أو مساحات على السفن الأمهات أو يكون من الأكثر ملائمة إستئجار سفينة متوسطة الحجم طبقاً لمقتضى الحال. في الحالة الأولى فإن مرونة الإستخدام محدودة نسبياً فيما تتحقق هذه المرونة في الحالة الثانية بدرجة أكبر ويكون التجاوب مع متطلبات وحاجات العملاء متسقاً مع ظروف تشغيل هذه السفن. وما دامت صناعة الخدمات اللوجستية هي العمود الفقري لجميع الأنشطة الإقتصادية والتجارية فإن أسعار هذه الخدمات الحيوية ستبقى هي مركز الدائرة التي تتحكم في كل الأحداث التي تقع على محيط هذه الدائرة ما بقيت تمثل المعدلات الحقيقة التي تعبر عن التوازنات الفعلية على طول سلسلة الإمدادات التجارية واللوجستية ، فإن أختلت فإن أشياء كثيرة سوف تدخل في دوامات لا حصر لها من التأثيرات الضارة على الأوضاع الإقتصادية العالمية . هذه الصناعة من غير الممكن التحدث عن مجالات فيها والإعراض عن جوانب أخرى فهي متشعبة ومتوغلة في شتى المناحي مثلما يحيط حيوان الأخطبوط بزوائده الأشياء (Octopus- Like Business) .

من جانب آخر فإن أعمال الوكالة الملاحية في عصر تحوية مشحونات البضائع عنها في عصر كانت السفن تحمل البضائع في أشكال مختلفة غير موحدة الشحن في صناديق حديدية ذات أبعاد محددة . فوكيل السفينة الذي كان يستغرق وقتاً كبيراً وجهداً مضنياً في متابعة إفراغ رسالة بضائع يبلغ وزنها عشرين طناً صار الآن لا يبذل أي جهد يذكر في حالة حاوية ٤٠ قدماً تحمل من عنابر أو سطح السفينة إلى رصيف محطة الحاويات ثم منه إلى ساحات محطة الحاويات بإعتبارها طرداً واحد وليس عشرات أو مئات من الطرود أو الطبالي (البالتات) . وإنعكس ذلك بطبيعة الحال على عدة جوانب :

١- قلة الكتبة العدادين (Tallying Clerks) أي الإقلال من أعداد العمالة .

٢- أن العمالة الأقل عدداً صار بإمكانها آداء أعمال أكثر وفي زمن أقل حيث أن جهود العد صارت منصبة على عدد الحاويات المفرغة وليس الأجزاء التي تتكون منها الرسالة .

٣-أن أرصفة الميناء صار بوسعها إستقبال أعداد أكبر من الحاويات التي تعبر عن أحجام أكبر من البضائع والسلع .

٤- أن الوكالات الملاحية صار بإمكانها خدمة أعداد أكبر من السفن في أوقات أقل .

٥- أن تكاليف الإستيفادورية (Stevedor-ing) والمناولة صارت على الإجمال أقل لأن تنميط الحاويات جعل الأسعار ترتبط بالوحدة وليس بالكميات .

٦- تبسيط الإجراءات والإقلال من أعباء الدورات المستندية.

٧- الإرتقاء بعلاقات الوكالات الملاحية إلى مستويات إقتصادات العولمة. على سبيل المثال فإن شركة باروبل (Barwil) لها نحو ١٧٠ مكتب وكالة في معظم موانئ العالم.

في صناعة اللوجستيات تدخل الجغرافيا بملامحها الإستراتيجية بإعتبارها سلعة ذات أولوية قصوى. فأي ميناء وأي محطة حاويات لا تتوافر له ولها خصائص الموقعية الحاكمة المسيطرة على الطرق والمسالك فإنهاتكون قد فقدت ميزاتها النسبية أو المطلقة. الجغرافيا اللوجستية هي تلك المكانة غير القابلة للتكرار. بالنسبة لميناء بورسعيد - وفيما بعد سيضاف ميناء شرق بورسعيد - وميناء العين السخنة فإن أهم سلعة ظللنا نصدرها لأسواق العالم قاطبة وسنبقى نصدرها هي الجغرافيا الإستراتيجية لموقعنا بكل ما فيه من إمتياز وخصوصية نادرة على خرائط العالم بإعتبار أن المنتج الجغرافي إذا ما أحسن إستخدامه وإعداده وتسويقه يدخل في عداد السلع اللوجستية التي تحظى بطلب دائم ومتزايد.

***



حقوق ضحايا الطائرات الضائعة

بقلم: عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا

رأينا - فى العدد السابق- كيف أن دول الغرب وأمريكا أنقضت على ليبيا لتغترف من أموالها وأستسلمت الأخيرة لكافة المطالب بعد أكثر من خمسة عشرة سنه من الضغوط. وأوضحنا كيف أن كل دولة أستطاعت أن تحول الوضع من قضية سقوط طائرة إلى قضية سياسة دولية يتدخل فيها رؤساء الدول كل حسب نصيب دولته . وما تم من تهديد فرنسا بعدم رفع العقوبات عن ليبيا أدى إلى أرجاء تسديد التعويضات لضحايا سقوط الطائرة لوكيربى إلى أن تفتح ملف سبق أن أغلقته وتقاضت وأرتضت تعويضات عنها . لتزيد من قيمة تعويض الضحايا طائرة فرنسية أنفجرت فوق النيجر عام ١٩٨٩. ولازالت ألمانيا تحاور لمزيد من تعويضات لحادث تفجير ملهى ليلى فى برلين عام ١٩٨٦ قتل فيه أمريكان وجنسيات أخرى .

ولكن أين نحن من المطالبات إلى الدول الأخرى خاصة وأنها واضحة وضوح الشمس؟ لذلك نعيد ذاكرة تلك الأحداث وأهمها سقوط طائرة الركاب الليبية بمقاتلات إسرائيلية عن عمد يوم ٢١ فبراير ١٩٧٣ .

حين أقلعت الطائرة الليبية من طراز بوينج ٧٢٧ من مطار بنغازى متوجه إلى مصر فى تمام الساعة الثانية عشرة والنصف ظهراً على متنها ١١٤ راكباً كان بينهم المذيعة الشهيرة سلوى حجازى وبصحبتها فريق العمل التليفزيونى وبعض المصريين و كان يتولى قيادتها الطيار الفرنسى "جاك بورجيه" طيار محترف يبلغ من العمر ٤٢ سنه ، وبعد ساعة من مغادرته المطار أبلغ الطيار برج مراقبة القاهرة بأن هناك عطل بأجهزة الملاحة جعلتها تتجه إلى منطقة قناة السويس فى الساعة الواحدة وأربعة وخمسون دقيقة ، ألتقطت أجهزة الرادار الإسرائيلية الطائرة التى حلقت فوق سيناء فانطلقت طائرتا فانتوم بقيادة "ى" و "شيلو" ، وكان فى ذلك الوقت يشغل قائد سلاح الطيران "موردخاى هود" ونائبه "بنامى بيليد" وفى منصب رئيس هيئة عمليات سلاح الطيران "جيورا فورمان" ورغم أن قائد الطائرة استدار فى طريق العودة للقاهرة ألا أن هذا لم يثن القادة العسكريين الإسرائيلين عن ضرورة إسقاطها، فوجئ الركاب بطائرات إسرائيلية تحلق وما هى إلا دقائق وسمع الركاب صوت طلقات نارية تنطلق من مدفع رشاش أحدى المقاتلات تصوب نحو الطائرة ساد حالة من الذعر والقلق داخل الطائرة ثم صوت إنفجار مدوى سقطت على أثرها الطائرة على أرض سيناء، وقد أصيب تسعة من بينهم قائد الطائرة ولكنه توفى بعد أيام من الحادث عقب نقله إلى فرنسا للعلاج ومساعده الليبى الذى لقى مصرعه أثناء العلاج فى اليونان ومضيفتان تم نقلهما إلى المستشفى لكنهما لقيتا مصرعيهما بعد وقوع الحادث بأيام قليلة.

ويروى أحد التسعة الذين نجو "وجدت نفسى ملقى على الأرض فوق حقيبة ملابس مفتوحة ولم أستطيع الحركة نظراً لاصابتى بكسر فى الحوض ولكنى أدركت أن الطائرة سقطت بعد أن صويت المقاتلات صاروخاً مما تسبب فى إنفجارها ، وكنت أصاب بفترات إغماء ثم يعود الوعى دقائق، وحاولت أن أشير بيدى إلى أحدى الطائرات المروحية ، وبالفعل وجدت بعض رجالهم يحيطون بى ثم أصطحبونى على متن طائراتهم العسكرية إلى مستشفى فى بئر سبع عاصمة صحراء النقب بجنوب إسرائيل "ثم يستعرض ما حدث فى إسرائيل بأنه" لم يكن فى مقدورى الأعتراض على وجودى فى مستشفى إسرائيل ، وأثناء وجودى فوجئت بزيارة لموشية ديان يدخل علينا عرفته من العصابة التى كانت تغطى أحدى عينيه وهى العصابة التى كانت تميزه، ثم علمت بعد ذلك بأنها كانت زيارة رسمية بعد أن أهتمت الصحف الإسرائيلية والعالمية بالحادث وتم شبه تحيق معى عن مدى علاقتى بالعسكرية المصرية، ولم أتسلم متعلقاتى الشخصية منها حافظة نقودى وبعدها تم نقلى إلى مقر الصليب الأحمر غرب قناة السويس ثم قابلت أحد ضباط الجيش المصرى وتم نقلى بسيارة أسعاف عن طريق الصليب الأحمر بعيداً عن مرمى سلاح المدفعية ثم تم نقلى بطائرة هليكوبتر مصرية إلى القاهرة ونقلت إلى مستشفى القوات المسلحة بالمعادى لإستكال علاجى وبعد وصولى جاء لزيارتى الفريق أحمد أسماعيل وسعد الشاذلى رئيس الأركان ، وبدأت صحتى فى التحسن وقضيت فى المستشفى أكثر من ٣٨ يوماً حتى تماثلت للشفاء وغادرت المستشفى .

وعن مجال التعويضات قرر بأن الحكومة الأسرائيلية قد أقرت أثناء وجودنا بمستشفى بئر سبع سرف تعويض قدرة ٣٠ ألف دولار لأسرة كل متوفى أى ٣ مليون دولار اليوم، ١٠ ألاف دولار لكل مصاب، ولم يتم صرف التعويضات لسوء العلاقات بين مصر وإسرائيل ، وهذا يعنى أعتراف بمسؤليتها عن الحادث وتسببها فى إسقاط الطائرة عن عمد.

ويسؤاله عن عدم رفع دعوى تعويض حتى الأن أجاب بعدم وجود من يساعده لصعوبة توصل إلى أسر ضحايا الطائرة حتى قراء عن إعتزام أبناء سلوى حجازى بإقامة دعوى تعويض ضد إسرائيل.

وعلى الجانب الإسرائيلى فقد حاولوا تزيف الحقيقة بأن الطيار الفرنسى رفض الأنصياع لأوامر الطيار الإسرائيلى بالهبوط فأطلق طلقات تحذيرية قبل إطلاق النار على جناح الطائرة لإجبارها على الهبوط، إلا أن الملحق العسكرى لسفارة فرنسا فى "تل أبيب" كشف زيف ذلك فى كتابه (حرب عيد الغفران الأسطورة مقابل الحقيقة) يقول أيلى زعير الذى يشغل منصب رئيس المخابرات العسكرية بأنه كان يمكن إجبار الطائرة على الهبوط دون إطلاق النار عليها، كما واصل قائد سلاح الطيران والطيار "ى" الكذب بأنه لم يرى ركاب فى الطائرة لأن الستائر مدلاه حجبت الرؤية ولكن أحد الركاب الذين نجا ومعه مضيف فرنسى كذبا ذلك، وفى الحديث ، وفى الحديث الذى سجلة الصندوق الأسود سأل مهندس الطائرة عما يحدث فأجابه الطيار المساعد بأن الطائرات الإسرائيلية قد أصابتهم وإنقطع الأتصال مع برج المراقبة قبل دقائق من السقوط.

وبعد ١٨ عاماً وفى عام ١٩٩١ ذكر الطيار "ى" أتهم قائد سلاح الطيران"مردخاى هود" بالمسئولية عن إسقاط الطائرة لإبعاد التهمة عن قائدى الطائرتين.

لعل بعد سرد تلك الوقائع وما ذكره شاهد عيان مازال يعيش حتى الآن ويجب آلا يُفصح عن مكانه لإن يد الموساد يمكن أن تطوله إذا ما حاول ادلاء الشهادة أمام الجهات الرسمية ، ولا يمكن لأسر ضحايا الطائرة أن يتنازلوا عن حقوقهم ونسمع من الحين للآخر من إعداد وتجهيز مستندات دون إتخاذ إجراءات فالأمر يحتاج إلى سرعة حتى يمكن وضع النقط فوق الحروف للإعادة الحق إلى أصحابه مهما طال الزمن ويمكن لجهات عديدة أن تتبنى تلك القضية .

الجدية والالتزام أساس النجاح

ندوة "التأمين على البضائع وأبدان السفن ودور نوادى الحماية والتعويض" التى أنعقدت بتاريخ ٤ إلى ٦ أكتوبر ٢٠٠٣ بالأكاديمية العربية للنقل البحرى ميامى يشكر مكتب عبد الحميد عنبر ومقرر الندوة الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض السادة الحضور والمحاضرين التى نالت أعجاب الحاضرين .

وننتهز هذه الفرصة لنهنئ جميع الشركات والهيئات والمؤسسات الذين شاركونا فى الندوات وجميع من أسهم فى إنجاح تلك البرامج ونخص بالشكر رؤساء مجالس أدارات وأسرة تحرير كل من مجلة إنترناشيونال ومجلة الأهرام الإقتصادى وصحيفة الأهرام والعالم اليوم على متابعتهم للندوة وتغطيتهم الأعلامية لها وبحلول شهر رمضان المبارك.

وإلى لقاء آخر بعد عيد الفطر المبارك

فى دورة تدريبية عملية محاسبية قانونية فى مجال الضرائب بكافة فروعها

للإستعلام الأتصال : تليفاكس / ٠٣ ٥٩٢٠٩٣٤ محمول ٠١٠٥٤٣٧٣٨٢.



أهتمام غير مسبوق ومتابعة مستمرة لمحاضرة الأستاذ/ فتحى حسان بالندوة





Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

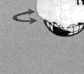
FAR EAST & SOUTH EAST ASIA & USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA



SEAMATES
U.S.A.& CANADA

BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA



STOLT NIELSEN TANK CONTAINER

EUROP, MEDITERRANEAN & MIDDLE EAST.

BVQI

Certificate of Approval
Awarded to
BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS
ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY
PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001

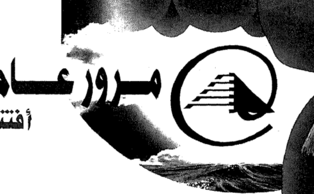


Certificate No: 76816

The use of Accreditation Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 008

ALEXANDRIA HEAD OFFICE & BRANCH
19.EL PHARANA STREET
EL SHALALAT 21111
ALEXANDRIA - EGYPT
TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN
e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans



مـــرور عـــام علـــى
أفتتـــاح مينـــاء القـــرن





الرئيس مبارك يتفقد ميناء العين السخنة

بعد مرور عام على إفتتاح ميناء القرن ترى ماذا كانت نتيجة التجربة؟ لقد أصبح ميناء السخنة خلال عام واحد واحداً من أهم المشروعات الإقتصادية فى منطقة الشرق الأوسط بلا منازع، لقد إستطاع ميناء السخنة الدولى العملاق جذب العديد من الخطوط الملاحية العالمية وجذب آلاف العملاء من خلال المصداقية والشفافية والتكلفة الصفرية للوقت لقد شهدت مصر أول تجربة حقيقية لصنع مشروع ذو صيغة دولية بمقومات عالمية لقد إستطاعت الشركة صاحبة الإمتياز خلق كيان عملاق فى فترة أقل ما توصف به أنها وجيزة لكن النتائج المبهرة كانت وبحق مثار إعجاب الجميع .. جميع من تعاملوا مع الميناء جميع من قاموا بزيارة الميناء .. جميع المراقبين والمتابعين والمحللين من رجالات الإقتصاد عموماً والنقل البحرى على وجه الخصوص. إن تكلفة الوقت تساوى الكثير لدى رجال الأعمال والمستثمرين أما فى ميناء السخنة فالشفافية والوضوح = تكلفة صفرية للوقت. المستورد النظيف الذى يتعامل مع الجمارك بشفافية ووضوح هو المستفيد الوحيد من التعامل مع هذا النظام الجديد.



ويستمع إلى شرح تفاصيل المشروع



السفير الأمريكى والكابتن أسامة الشريف والسيد عمر طنطاوى والوفد المرافق أثناء تفقدهم ميناء السخنة

لقد إستطاع ميناء السخنة من خلال إدارته الواعية ومن خلال الإدارة الجمركية الرائعة والخلاقة أن تصنع المعجزات فى أقصر الأوقات لأول مرة فى تاريخ مصر نرى (جمارك) متفهمة وواعية لمتطلبات المرحلة الدقيقة التى تعيشها مصر فلا مجال لخلق نتوءات روتينية من هنا أو من هناك ولا مجال لتسهيل أو تغاضى عن حق من حقوق الدولة لقد صنع الجميع حلاً سحرياً للمعادلة الصعبة سيولة ويسر فى الإجراءات وتفهم كامل لدور المستثمرين فى هذه المرحلة وفى نفس الوقت عدم التساهل أو التفريط فى حق الوطن أو المواطنين.



السفير الأمريكى والكابتن أسامة الشريف والسيد عمر طنطاوى والوفد المرافق أثناء تفقدهم ميناء السخنة



(ميناء السخنة)







الربان أسامة الشريف فى مناقشة مع أعضاء الغرفة



اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والربان أسامة الشريف أثناء تفقدهما حرس الشرف





عام كامل مر على هذه التجربة التى إتفق الجميع على أنها تجربة فريدة فى عالم الإقتصاد والنقل البحرى والموانى لقد أصبح هذا الميناء بمثابة رسالة مصرية إلى العالم رسالة بأن هذا الشعب وهذا الوطن يستطيع صنع المعجزات بشرط توافر الإدارة السليمة الواعية بمتطلبات كل مرحلة .. إننا حقاً نعيش مرحلة جديرة بالإعجاب والتقدير.

لشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

NLTC

شـركة النيل للنقـل البـرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١



محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

★ وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
:الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٤٢٧٤٢٠٠ - فاكس: ٤٢٧٦٢٦٦
ص.ب ٤٨٦ - رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت:٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت:٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت::٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت:٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت:٢٢١٨١٧ -٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت:٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت:٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت:٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت:٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ٠١٢٣٤٦٦٥٣٠

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حاليا٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولاً: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانياً: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثاً: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/ ٢٠٠٠، ٢٠٠٠/ ٢٠٠١، ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٢/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٩٩
الأصول طويل الأجل	٢٧١٤٧	٢٦٥٦٩	٢٥٩٩٨
الأصول المتداولة	٢٨٤٦٤	٢٥٨٤١	٢٥٣٦١
الالتزامات المتداولة	١٧٩٥١	١٤٨٨٨	١٥٧٤٠
إجمالى المال	٣٧٦٦٠	٣٧٥٢٢	٣٥٦١٩

قائمـــة الدخـــل

القيمة بالألف جنيه

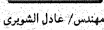
البيان	٢٠٠٢/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٩٩
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٤٧٧٣	٢٧١٧٨	٢٧٥٢١
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٢٧١١)	(٢٥٢٧٥)	(٢٥١١٦)
صافى الربح النهائى	٢٠٦٢	١٩٠٣	٢٤٠٥

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

ميديترانيان لصيانة وإصلاح السفن

MEDITERRANEAN CO.





مهندس/ عادل الشويرى



زوروا جناحنا فى المعرض المصاحب
للمؤتمر البحرى الدولى الثامن
ماردكون 8

توريدات بحرية ـ خدمات بحرية ـ تموين سفن ـ مقاولات ـ تجارة

SHIPREPAIRS, MARINE SERVICE, SUPPLIES, TRADING, CONTRACTING, SHIPCHANDLER

جميع منتجات الكاوتشوك لها تشات العنابر والأبواب القاطعة للمياه والمبرايط والفندر

SUPPLY, FIT ALL MARINE RUBBER PRODUCTS (HATCH COVERS, WOTER TIGHT, DOORS, WINDOWS)



ميديترانيان لصيانة وإصلاح السفن بالإسكندرية تأسست عام ١٩٨٠

نشاط الشركة :

إصلاح السفن :

صيانة وإصلاح الماكينات الرئيسية و المولدات
طلمبات الطرد "المركزية ـ الترسية ـ الترددية ـ المكبسية"
ضواغط الهواء و الغلايات ـ تصنيع جميع أنواع مواسير الضغط العالى
عزل المواسير والسخانات و دوائر العادم ـ معدات كهربائية
لف مواتير وملفات مغناطيسية

التصنيع :

تصنيع المبرايط ـ زراجين أغطية العنابر ـ الفلاتر النحاس
كبالنج كاوتشوك لجميع أنواع الطلمبات وماكينات الديزل
أمبيلر طلمبات الكاوتشوك ـ الأويل سيل
الأويل رنج على إستعداد لتصنيع جميع أسطمبات الكاوتشوك

توريدات بحرية :

بلوف ـ خراطيم الضغط العالى للانظمة الهيدروليكية
ميكانيكال سيل جميع الطرازات
وصلات التمدد الاستانلس ستيل ، الكاوتشوك من ١ً : ٤٢ً ـ أرمتو
"صلب ـ نحاس ـ آستانلس ستيل"
مانومترات وترموترات حرارة ، عدادات سرعة.

18,28,30 Motouch st., EL GOMROK
Portoffice :Alexandria Before Geat No 22
P.O.BOX : 1027
TEL :4806392 - 4819250
FAX :(00203) 4872455

١٨ . ٢٨ . ٣٠ ش موطش باشا الجمرك ـ الأسكندرية
داخل الدائرة الجمركية : قبل باب ٢٢ أمام المطافئ رصيف ٣٠
ص.ب/ ١٠٢٧ الأسكندرية
ت/ ٤٨٠٦٣٩٢ ـ ٤٨١٩٢٥٠
فاكس/ ٤٨٧٢٤٥٥

AFIFI WORLD TRANSPORT

agent of: PANALPINA on 6 continents

North America 51 offices

Europe, 127 offices

Asia 49 offices

Africa 30 offices

Latin America 47 offices

Oceania 4 offices

HEAD QUARTER



Services Offered in



Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

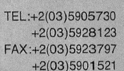
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.





أخبار الهرم الرابع

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية



الإجتماع الثامن لأصدقاء مكتبة الإسكندرية

قامت وفود تضم أكثر من ٧٠ عضواً من ممثلى أعضاء جمعيات أصدقاء مكتبة الإسكندرية والتى يبلغ عددها ٣٥ جمعية على مستوى العالم من بينهم السيدة ماريا سواريز حرم رئيس البرتغال الأسبق ماريو سواريز بتقديم مجموعة من الإهداءات إلى السيدة سوزان مبارك رئيس مجلس أمناء مكتبة الإسكندرية بمناسبة العيد السنوى الأول لإفتتاح المكتبة.

ومن المقرر أن يتم خلال الإجتماع الإعلان عن تأسيس ثلاث جمعيات جديدة لأصدقاء مكتبة الإسكندرية فى كل من سويسرا- بنما ورومانيا، ووضع الأسس والإجراءات اللازمة لإنشاء جمعيات جديدة لأصدقاء المكتبة حول العالم بالإضافة إلى بحث سبل التعاون المشترك والدعم الذى تتلقاه المكتبة من جمعيات الأصدقاء، وكذلك من منظمة اليونسكو.

من الموضوعات التى ستطرح للنقاش خلال إجتماعات أصدقاء مكتبة الإسكندرية "حماية الثقافة والتراث العالمى" - "أهمية القانون" - "البيئة" و"الإقتصاد" بالإضافة إلى مناقشة تقارير الجمعيات المختلفة لأصدقاء المكتبة والتى تتضمن الأنشطة التى قاموا بها خلال العام الماضى. ويتخلل برنامج وفود جمعيات الأصدقاء زيارات لعدد من المعارض منها معرض سنوهتا (الفائز بالجائزة الأولى فى المسابقة العالمية لتصميم مبنى مكتبة الإسكندرية) ومعرض أصدقاء المكتبة بالنرويج وجنوب إفريقيا، ومعرض قسم الجرافيك بمكتبة الإسكندرية، ومعرض اللوحات المكسيكية، بالإضافة إلى حضور عرض فيلم يونانى عن مكتبة الإسكندرية وغيرها من الأنشطة الأخرى. كما يقوم أعضاء الوفود بدعوة من جمعية أصدقاء المكتبة فى مصر بزيارة لمدينة رشيد للتعرف على أهم المعالم السياحية والأثرية لها .

زيارة السفير الأمريكى لمكتبة الطفل بمكتبة الإسكندرية

قام السيد دافيد والش سفير الولايات المتحدة الأمريكية فى مصر بزيارة إلى مكتبة الطفل بمكتبة الإسكندرية فى بداية الزيارة، رحب الدكتور إسماعيل سراج الدين بالسيد السفير، ثم أعطاه الكلمة حيث رحب السيد والش بالحاضرين وشكر الدكتور سراج الدين على تقديمه.

حيث قال :- يسعدنى أن أتواجد معكم اليوم لتقديم إهداء آخر إلى هذا الصرح الرائع - مكتبة الإسكندرية - وأود أولاً أن أهنئ د. إسماعيل سراج الدين على التقدم الذى حققه لبناء هذا الصرح الواعد. ونقوم اليوم بتقديم إهداء صغير يتمثل فى مجموعة من الكتب حيث أن الهدف الأساسى من وجود المكتبات هو الكتب . إن المجموعة التى نقدمها اليوم وهى عبارة عن عشرة أجزاء بإسم "تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية". هذه المجموعة قامت دار نشر جامعة أكسفورد بنشرها بغرض تثقيف الطفل . قامت السيدة جوى حكيم وهى كاتبة أمريكية من أصل عربى بكتابة هذه المجموعة ومزودة بصور هائلة لكى يستفيد منها ويستمتع بها الأطفال.

إن هذا الإهداء بمثابة أحدث الإهداءات الرسمية التى قامت بها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية لمكتبة الإسكندرية. فقد حضر من قبل وقام بإهداء مائة جزء باللغة الإنجليزية من الكتاب "المكتبات الأمريكية" كما أهدى حوالى ٦٠ جزء من مجموعة كتب باللغة الفرنسية بالإضافة إلى إهداء كبير من الكتب باللغة العربية لأعمال مترجمة من اللغة الإنجليزية وهى بشكل رئيسى أعمال أكاديمية، وإن هذا هو أول إهداء إلى مكتبة الطفل والهدف منه بشكل مبسط الإسهام ليس فقط فى تطور هذا الصرح ولكن أيضاً فى التطور الفكرى لأطفال مصر.

وزارة الثقافة اليونانية تهدى المكتبة تمثال نصفى للإسكندر الأكبر

فى إطار الإحتفالات التى تقام بمناسبة مرور عام على الأفتتاح الرسمى لمكتبة الإسكندرية، نظمت المكتبة يوم ١٣ أكتوبر إحتفالية لرفع الستار عن التمثال النصفى للإسكندر الأكبر للفنان اليونانى السكندرى الأصل يانيس باباس، المقدم من وزارة الثقافة اليونانية، حضر الإحتفالية الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير المكتبة والسيد ج. هادجيمياهلاكيس القائم بالأعمال اليونانية فى مصر والسيد ألكساندروس باباس ابن النحات اليونانى والسيدة كونستانتينا اثانسيشدوس قنصل عام اليونان بالإسكندرية ولفيف من الشخصيات المصرية البارزة وأعضاء من الجالية اليونانية.

احتفال مركز الفنون بمرور عام على إفتتاح مكتبة الإسكندرية

فى إطار الإحتفال بمرور عام على الإفتتاح الرسمى لمكتبة الإسكندرية نظم مركز الفنون بالمكتبة مهرجاناً شاركت فيه فرق فنيه لعدد من دول العالم منها ألمانيا- إندونيسيا - إيطاليا - بريطانيا- سوريا - العراق - اليونان ومصر.

تضمن المهرجان إحتفالية سوق الفن بالتعاون مع معهد جوته بالإسكندرية وهى ملتقى للفنون المختلفة فى ساحة الحضارات بالمكتبة.

كذلك تم إقامة معرض الفنون التشكيلية لمشروعات وورش عمل الأطفال التى أقامها مركز الفنون خلال عامى ٢٠٠٢-٢٠٠٣ .

بالإضافة إلى ذلك قدمت المكتبة العديد من العروض السينمائية، والحفلات الموسيقية وذلك فى إطار أنشطتها الثقافية المتنوعة.

الإحتفال بمرور ٣٠ عاماً على إنتصارات حرب اكتوبر بمكتبة الإسكندرية

فى إطار إحتفال مكتبة الإسكندرية بمرور ٣٠ عاماً على حرب أكتوبر، نظم مركز الفنون بالمكتبة خلال الفترة من ١٩-٢١ أكتوبر برنامجاً عن السينما التسجيلية قدم من خلاله حرب أكتوبر كما تناولها الأفلام التسجيلية المصرية فى ذكرى الإنتصار المجيد.

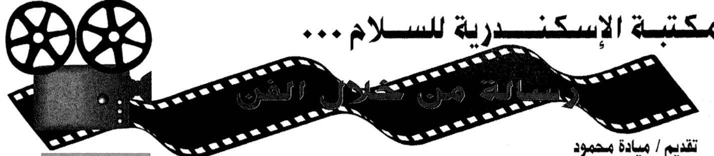
قال الأستاذ/ سمير فريد (مستشار المكتبة لشئون السينما) : "إن السينما المصرية تناولت حرب أكتوبر ١٩٧٣ فى العديد من الأفلام إختار المركز منها تسعة أفلام تسجيلية لسبعة مخرجين من كبار مخرجى السينما لعرضها من خلال برنامجه.

كما صرح المايسترو / شريف محيى الدين - مدير مركز الفنون بأن أهمية تلك المناسبة كحدث قومى إستلزمت مشاركة المركز فى إبراز البطولات التى شهدتها حرب أكتوبر ١٩٧٣ . وأضاف أنه فى إطار البرنامج سيصدر المركز كتاب " الحرب والسلام فى السينما التسجيلية المصرية " للمخرج السينمائى فؤاد التهامى .

أيام السادات وأبطال من مصر فى عروض مكتبة الإسكندرية

فى إطار الإحتفال بمرور عام على إفتتاح مكتبة الإسكندرية نظمت مكتبة الوسائط المتعددة بالمكتبة خلال شهر أكتوبر مهرجاناً يضم مجموعة من الأفلام العربية المتميزة. من هذه الأفلام "الحرب والسلام فى الشرق الأوسط" للمخرج عادل الدسوقى ، "وملحمة التحرير والبناء" للمخرج محمود سامى عطا الله. كما شاهد جمهور المكتبة فيلم "أيام السادات" للمخرج محمد خان وهو فيلم عن حياة الزعيم الراحل محمد أنور السادات. بالإضافة إلى ذلك ، عرض عن طريق الوسائط المتعددة يومياً فيلم وثائقى عن مكتبة الإسكندرية : Bibliotheca Alexandria Multimedia show .

مكتبة الإسكندرية للسلام...



تقديم / ميادة محمود

شهدت مصر والعالم أجمع نقلة حضارية كبيرة بإفتتاح صرح ثقافى عظيم وشعلة مضيئة فى سماء العلم والمعرفة، ألا وهى مكتبة الإسكندرية التى تعد وبلا منافس أشهر مكتبات العالم وأكثرها ثراءاً ونشاطاً فى مجالات العلم والثقافة والفنون على حد سواء. وبمناسبة عيد الإفتتاح الأول للمكتبة وتحت رعاية د. إسماعيل سراج الدين مدير المكتبة أقيم العرض المسرحى "مكتبة الإسكندرية من أجل السلام" مع الكونت "فيديريكو سانچيراردى كو ينتو دى فاردال" "count Ferderico Sangirardi Quinto Di wardal" رئيس الجمعية الثقافية لاصدقاء مكتبة الإسكندرية، بمشاركة النجمة الإيطالية "جابريلا بورنى" "Geabrilla Bourni" المرشحة لجائزة الأوسكار، وذلك يومى (١٨،١٩) أكتوبر الماضى بالقاعة الصغيرة بمركز الفنون بمكتبة الإسكندرية، بالتعاون مع

- مكتبة الإسكندرية. - الجمعية الثقافية لأصدقاء مكتبة الإسكندرية.

- سفارة إندونيسيا بالقاهرة. - مؤسسة "إن فرسو بونتو كوم" الثقافية. - المركز الثقافى الإيطالى "دانتى أليجيرى" بالإسكندرية.

ويعد العرض رسالة سلام موجهة للعالم من خلال عمل فنى راق شاركت فيه العديد من الجهات والدول، ليمثل حركة غير سياسية نشطة للبحث عن السلام والوحدة فى مرحلة سياسية صعبة عجزت فيها الجهود والآراء السياسية عن تحقيق الوحدة والجمع بين الشعوب.

بدأ العرض برسالة سلام ألقاها السفير الأندونيسى، ثم رقصة صوفية وفنون شعبية إندونيسية، وبعد ذلك العرض المسرحى عن كليوباترا و مارك انطونيو.

والرقصة الصوفية هى إستعراضات شعبية من منطقة "إتشى" وهى أول منطقة دخلها الإسلام فى شرق آسيا، وتشمل نصائح دينية عن الحياة والكون والسلام، وتتميز بالإنسجام والسرعة وفيها بعض الحركات التى تشبه الصلاة وهذه الرقصة من الفلكلور الإندونيسى التى تقدم فى المناسبات الرسمية.

وقدم الرقصة مجموعة من الراقصين الإندونيسيين الهواه التابعين لسفارة إندونيسيا بمصر. بعد ذلك إنقسم الراقصين إلى مجموعتين رافقوا كونت فيديريكو والنجمة جابريلا فى المسرحية بحركات إيقاعية معبرة عن المواقف.

والمسرحية هى محاولة للرد على إتهامات الشاعر حورس للملكة كليوباترا بأنها ملكة حرب حاولت السيطرة على روما. وإنتشرت هذه الإتهامات بعد ذلك وتناقلها الكثير ومنهم مارك أنطونيو وأوكتافيوس.

وقد تم إعداد هذا العرض من خلال وثائق يمتلكها الكونت ترد على وثائق قديمة تدين كليوباترا مما يضفى واقعية على العرض، فهو مسرح واقعى يجمع بين الشكلين التجريبى والكلاسيكى، والمسرحية نثرية عربية مترجمة عن الإيطالية تتخللها بعض الجمل الشعرية على لسان "الشاعر حورس"

وكان "الإنترناشيونال" هذا اللقاء مع نجوم العرض كونت فيديريكو دى فاردال والإيطالية جابريلا بورنى.

وللكونت "فيديريكو سانچيراردى كونيتو دى فاردال" هو حفيد "كونت دى فاردال" أحد المؤسسين فى روما. وكونت فيديريكو هو رئيس الجمعية الثقافية لأصدقاء مكتبة الإسكندرية، وقدم عروض فنية فى الهند، مصر والعراق كما زار الولايات المتحدة الأمريكية، وشارك فى مهرجانات عديدة فى مختلف أنحاء العالم، ومنها مهرجان بابل فى العراق عام ١٩٩٦.

عمل مع مخرجين عالميين منهم الإيطالى الشهير "فيلليني" حيث شارك معه فى فيلم "كازانوفا". كما عمل مع المخرج شريف العظمة.

وفى مصر قدم قبل ذلك عرض مع المركز الثقافى الإيطالى بالقاهرة شاركته البطولة فيه شهيرة كمال المصرية وماريا مونتى الإيطالية.

كما أنه صديق خاص للفنان العراقى نصير شمه وعمل معه عام ١٩٩٧.

وعن إهتمامه الشديد بتاريخ كليوباترا ومارك أنطونيو سألناه عن سبب كثرة أعماله عن تاريخ الملكة كليوباترا وحياتها وفترة حكمها لمصر؟!!

أجاب أن التاريخ شهد مغالطات وإدعاءات كثيرة عن الملكة العظيمة كليوباترا، وكان مصدر هذه الإدعاءات هو الشاعر حورس الذى إتهمها بأنها ملكة حروب كانت تسعى للسيطرة على عرش روما وكانت لها طموحات واسعة فى حكم مصر وروما والإستيلاء على ثرواتهما. كما إدعى أيضاً أنها كانت تتلاعب بقلوب الرجال كى تحقق أطماعها.

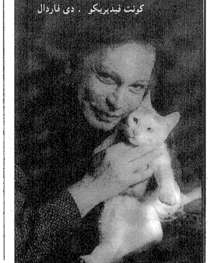
ولكن الحقيقة هى أنها كانت ملكة سلام سعت للوحدة والتعاون بين مصر وروما. كما أنها كانت مخلصة جداً لمارك أنطونيو الرجل الوحيد الذى أحبته، وهذا ماتؤكده الوثائق والمخطوطات التى يمتلكها الكونت ويحرص دائماً على عرضها عالمياً كى يتأكد العالم أن العظيمة كليوباترا كانت رسول سلام.

وسألناه عن فكرة العرض وموضوعه؟

قال أن مسرحية "مكتبة الإسكندرية للسلام" هى دعوة للسلام والوحدة بين الشعوب ولذلك كان التعاون بين إيطاليا ومصر وإندونسيا لتقديم عرض فنى يجمع بين تلك الثقافات المختلفة.

وفكرة العرض جديدة حيث يبدأ بصوت "همهمة" تعبر عن عودة روح كليوباترا لترد على إفتراءات حورس.

وجدير بالذكر أن بعض ملابس العرض من بغداد، لكن تاج كليوباترا فهو من تصميم فنان إيطالى.


كونت فيديريكو . دى فاردال

وسألناه عن سبب حبه لمصر؟

قال إنه يعشق مصر كثيراً، فهى ملتقى ثقافات عديدة. كما أنه عاش بها منذ ٦ سنوات ويعتبر نفسه مصرياً من فرط حبه لها.

كما أن المواثيق التى يمتلكها توضح مدى عظمة مصر وعراقتها، ومن هنا يحرص دائماً على تقديم عروض فنية "مصرية - إيطالية" مشتركة مأخوذة عن نصوص إيطالية - يكتب هو معظمها - ولكنها مترجمة إلى اللغة العربية.

ويبدو أن كونت فيديريكو دى فاردال فنان بكل المعانى، فقد تحدث إلينا بأن الفن هو كل حياته، ليس فقط بالتمثيل ولكن أيضاً بإضفاء لمسات فنية جمالية على كل ما يتعامل معه. فكل ديكورات منزله بمصر من تصميمه، إستخدام فيها ألوان مفرحة تميل إلى الأصفر والبرتقالى حتى أنه يسميه الشمس، فقد إستخدم شكل الشمس فى كثير من إجزاء المنزل كدليل على الإشراق والفرحة والحياة.

وماذا عن أهم شئ تحبه فى الحياة؟

إننى أعشق الحيوانات وأعطف عليها خاصة "القطط" وبالطبع هذا هو حال أى فنان مرهف الحس مثل الكونت، ففى إحدى المرات أجل سفره إلى روما لأن قطته كانت مريضة، ولم يطمئن ويذهب فى رحلته إلا بعد أن تركها مع أحد الأصدقاء.

واخيراً، سألناه عن علاقته بمكتبة الإسكندرية؟

فقال: إنها من أهم الأحداث التى وقعت على أرض مصر، فهى حقاً نافذة ثقافية وفنية تطل منها مصر على العالم، ويتعرف العالم من خلالها على الوجه الحضارى والتاريخى لمصر.

وقد أهدى كونت فيديريكو كثيراً من المخطوطات والكتب للمكتبة، ومنها كتاب إيطالى يتحدث فيه عن مكتبة

الإسكندرية القديمة، وهو من إهداءات عام ٢٠٠٢ ومعروض في متحف المخطوطات بالمكتبة.

ويعد هذا الحديث الشيق مع كونت فيديريكو دى فاردال .

كانت لى فرصة الإلتقاء بالنجمة الإيطالية "الجميلة" جابريلا بورنى، فهى حقاً فنانة لامعة متعددة المواهب ، فهى راقصة باليه وممثلة وتتقن الرقص الحديث بمهارة فائقة.

عن حياتها الفنية ودراستها للرقص قالت...

درست البالية فى الأكاديمية الوطنية للرقص بروما National Dance Academy in Rome والآن تعمل بها مدّرسة للرقص الحديث. كما تّدرس أيضاً فى أول مدرسة أوروبية للرقص هى المدرسة الألمانية Joos school .

وعملت كراقصة أولى فى مسارح عديدة منها: La scala, Millan, Dell'opera . Rome, Mossino

ولم تكتفى بالمسرح فقط بل قدمت أفلام سينمائية كثيرة منها:

La traviata, Otello , llgivane toscanini , Aida

وقدمت عروض أوبرالية ، وظهرت كضيف شرف فى برامج ومسلسلات عديدة

وسألناها عن أهم المخرجين الذين عملت معهم؟

فذكرت الكثير من المخرجين العالميين أهمهم المخرج الفرنسى Jean cebron و M.Zolan, M. Beirot

وعملت فى السينما لمدة طويلة مع المخرج "فرانكو زيفريللى" Franco Zeffirelli كما قدمت عروض عديدة بالخارج منها "باليه سكابينو" "Scapino Ballet" فى هولندا وسافرت فى رحلات كثيرة مع شركات كبرى وهامة منها مؤسسة MS.carla Fracci

وعن أهم المهرجانات التى شاركت فيها قالت ...

شاركت فى مهرجانات عديدة فى فرنسا وبرلين ومهرجان نيرڤى Nervy بروما وقد نالت جوائز عديدة منهما Funny Film Festival, Positano, Porselli والأكثر من ذلك هو ترشيحها لجائزة الأوسكار عن فيلمها La traviata مع المخرج الإيطالى فرانكوزيفريللى Franco Zeffirelli



الكونت مع المخرج فلليني اثناء أداؤه لدور كازانوفا

وسألناها عن إشتراكها فى هذا العرض؟ وماذا يمثل لها العمل فى "مسرحية مكتبة الإسكندرية للسلام" ؟

قالت أنها صديقة كونت فيديريكو منذ أعوام، وقد طلب منها مشاركته هذا العرض منذ سنة.

وقالت أن المسرحية هى عمل ثقافى هام يجمع بين الشعوب ويدعو للسلام، فهو عمل "مصرى - إيطالى - إندونيسى" مشترك أو بشكل أشمل هو عمل "إفريقى - أوروبى - أسيوى" مشترك يعلمنا معانى الوحدة والسلام.



النجمة الإيطالية جابريلا بورنى

وقالت : أننا شعوب "البحر المتوسط" لدينا تراث ثقافى يزخر بالكثير من الروايات التى يمكن أن نتعلم منها الكثير الآن.

وعن دورها فى المسرحية قالت إنها تؤدى دور كليوباترا بالأداء الحركى فقط. ولكن كان من المخطط أن تؤدية حركياً وصوتياً ونظراً لضيق الوقت وعدم إتقانها اللغة العربية فقد أدته صوتياً سكرتيرة السفير الإندونيسى.

وسألناها عن علاقتها بمصر وأعمالها السابقة بها؟

وقالت :إنها أول زياراتى لمصر ولكنها مميزه حقاً، فقد أحببت مصر والعمل بها. ومكتبة الإسكندرية فريدة حقاً فهى تجمع كل الثقافات من جميع أنحاء العالم فى ملحمة ثقافية - فنية - علمية- رائعة.

وتطرقت أيضاً إلى جهود السيدة " سوزان مبارك " فى مجال الثقافة والطفولة فقالت أنها تقدم برنامج هام جداً للثقافة والسلام، بل وللإنسانية كلها.

وإختتمنا حديثنا معها بسؤالها عن أحب الأشياء لديها؟

قالت أنها تحب السفر كثيراً لتتعرف على الثقافات وتنشرها ، فقد زارت أوروبا وأمريكا ودول أخرى كثيرة.

وأضافت بالنص: (إننى أفتح عيناى دائما لأرى كل ماحولى. وكى لا يفوتنى أى شئ جميل).

ومن أجمل الأشياء التى قابلتنى فى هذه الرحلة هى الإسكندرية تلك المدينة الجميلة التى أحسدكم عليها .

معارك الجمارك

* أصدر الدكتور/ عاطف عبيد قراراً بالمد لرئيس مصلحة الجمارك محفوظ العرجاوى- ويحظى العرجاوى بثقة الجميع سواء العاملين معه أو المتعاملين لذلك ليس غريباً أن يحظى العرجاوى بثقة القيادات السياسية فإلى الأمام وبالتوفيق.

* مازالت مشكلة (تحسين الأسعار) و(ضرب الفواتير) يتصارعان فالجمارك تصر على السير فى دروب أتفاقية بروكسل تاركة إتفاقية (الجات) كنصوص محفوظة فى الأدراج وعلى المكاتب ومن خلال صفحات الجرائد والمجلات والمستوردين لذلك يقومون بضرب الفواتير والأقرار من قيم أقل من القيم الحقيقية.

لذلك لن يتم التوصل إلى حل نهائى سوى بإيجاد آليه محددة ومرنه للقضاء على هذه الظاهرة التى تؤدى إلى ضياع حصيلة كبيرة على جمارك وخزانة مصر.

* مازالت مشاكل الترانزيت تتفاقم ومازالت صناعة الترانزيت تترخ على مقصلة (الإجراءات المشددة) و(التهريب المنظم) فالمهربون يحاولون أن يصلوا إلى أكبر المكاسب المكتسبة من خلال ضرب الشرعية فى مقتل ومن خلال إيجاد آليات جديدة وطرق مبتكرة للقضاء على إقتصاد مصر ورجال الجمارك والأمن يحاولون ضبط المسألة فلا يجدون سوى إتخاذ المزيد من الإجراءات والتدابير التى لن تؤدى إلى ضبط عملية التهريب والقضاء عليها بل تؤدى إلى تطفيش المحترمون من عالم الترانزيت المسألة تحتاج إلى دفعة .

* لماذا لا يتم التوسع فى إستخدام أجهزة الكشف بالأشعة X.RAY فى جميع موانى مصر وفى جميع المناطق الجمركية .

لماذا لا يتم تعميم ذلك النظام وفق كافة النظم الجمركية سواء الوارد والترانزيت وكذلك الصادر إن التوسع فى إستخدام تلك الأجهزة سيؤدى حتماً إلى توفير المزيد من الجهد ومزيد من الوقت ومزيد من الإجراءات كما ستؤدى إلى ضبط وحسر عمليات التهريب الجمركى .

* بعد مرور عام على إنشاء وإفتتاح ميناء السخنة الدولى أصبح الجميع على قناعة بضرورة تطوير كافة الموانى المصرية على غرار ميناء السخنة لقد أثبت الميناء فى فترة وجيزة أن تطوير الأدارة وإستخدام النظم المميكنة هو السبيل الوحيد للنهوض بالإقتصاد المصرى .

كذلك أثبت الميناء أن الإدارة الجمركية هى حجر الزاوية فى أى إصلاح جمركى وميناثى.

كما أثبت الميناء أن القائد الناجح لابد له من خلق فريق عمل جيد يستطيع أن يخلق النجاح.

هذا النموذج ينطبق على جمارك السخنة وخصوصاً إداراة الجمارك بقيادة الرجل الوطنى المخلص فؤاد بشير الذى يصل الليل بالنهار ويبذل جهوداً خارقة من أجل خلق مفهوم جديد للإدارة الجمركية المتطورة.

تحية مجلة إنترناشيونال لفؤاد بشير وكتيبته المناضله وكّله يهون فى حب مصر.

* متى يتم تطوير الإدارة الجمركية فى الإسكندرية وبورسعيد تلك الموانى القديمة؟ ومتى سنرى ميناء الدخيلة ودمياط يعملان جنباً إلى جنب مع ميناء السخنة لخدمة إقتصاد مصر.

مـؤتمـرات

عشاق الإسكندرية يؤكدون :
أنها فيض من السحر والجمال على مر الحضارات والعصور

إعداد/ ولاء حمزة

الإسكندرية كانت ومازالت مدينة الحضارات ومن هذا المنطلق تم عقد مؤتمر:- "الإسكندرية مدينة الحضارات" وتم فيه مناقشة الأبعاد التاريخية والأثرية والسياحية والبيئية تحت رعاية السيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية وكان الأستاذ الدكتور/ عبد الحليم نور الدين مدير مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية وأستاذ علم المصريات رئيس المؤتمر بينما كان السيد اللواء/ حازم أبو شليب رئيس الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بالإسكندرية أمين عام المؤتمر .. وتم عقد المؤتمر بقاعة المؤتمرات - مكتبة الإسكندرية .

فالهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بالإسكندرية هي إحدى الهيئات التنفيذية بمحافظة الإسكندرية وهي المعنية بأمر السياحة وتنميتها في المحافظة وهناك عدة أنشطة تقوم بها الهيئة سواء في مجال الدعاية السياحية للمحافظة وفي مجال اللافتات الإرشادية وأيضاً في مجال تنشيط السياحة الداخلية..

أما مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية فإنه يعد أحد المراكز البحثية بالمكتبة وهو يعنى بأمر دراسة نشأة الخطوط وتطورها منذ أقدم العصور وحتى العصر الحديث في كل مكان وزمان ويسعى المركز إلى الحفاظ على تراث الأمم وهويتها الثقافية في خضم ما يجرى الآن من توسيع لدائرة العولمة .

★ المؤتمر والمحاور الرئيسية

وبالتعاون بين الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بالإسكندرية ومركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية تم عقد هذا المؤتمر وكان يدور حول المحاور التالية :

١- تاريخ مدينة الإسكندرية عبر العصور وفكرة المزج بين الحضارات القديمة .
٢- آثار الإسكندرية في كافة العصور وعلاقتها بغيرها من آثار المدن الأخرى من حيث التأثيرات المتبادلة .
٣- آثار الإسكندرية خارج مصر.
٤- الدور الحضاري الذي تقوم به مدينة الإسكندرية من خلال موقعها ودورها في نشر الثقافة المتوسطية (ثقافة حوض البحر الأبيض المتوسط).
٥- الربط بين مكتبة الإسكندرية قديماً وحديثاً ودورها في تنشيط سياحة المؤتمرات.
٦- متاحف الإسكندرية وإستثمارها سياحياً وأثرياً.
٧- تطوير وتنمية المناطق الأثرية في مدينة الإسكندرية.
٨- تطوير وتنمية المناطق السياحية في مدينة الإسكندرية.
٩- المتغيرات العالمية وأثرها على التنمية السياحية بالمحافظة.
١٠- حوار الحضارات.
١١- دور الحكم المحلي والأجهزة المعنية في التنمية الأثرية والسياحة بالإسكندرية.
١٢- الظروف البيئية المحيطة بالمناطق الأثرية والسياحية وكيفية الإرتقاء بها سياحياً وأثرياً وبيئياً.
١٣- ترميم وصيانة الآثار بمدينة الإسكندرية.
١٤- أبحاث التربة والمياه الجوفية.
١٥- الوعي الأثري والسياحي والبيئي ... الإسكندرية.

★ الإسكندرية في عيون عاشقها الفريد

بسم الله الرحمن الرحيم "سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم الحكيم.
" صدق الله العظيم"

هكذا بدأ اللواء حازم أبو شليب كلمته حيث أعرب عن مدى عشقه وحبه لمدينة الإسكندرية حيث قال إن الإسكندرية مدينة التاريخ استودع أرضها أغلى تراثه وآثاره وولد على أديمها أعظم العلماء والأدباء والفنانين والمبدعين فمنذ نشأتها حملت المدينة رسالتها الحضارية فكانت بحق عملاقة منذ ألقت على شاطئ البحر مرساها في عام ٣٣١ق.م وأخذت ترسل مع أضواء فنارها نور العلم والمعرفة وكانت جامعتها قبلة للقاصدين والمفكرين والدارسين يتزودون من فيض معارفها وعلومها وفنونها وكانت مكتبتها رمزاً للحضارة بأسرها.

والإسكندرية اليوم ما تزال تحظى بتلك القيم الجميلة التي جعلت منها مدينة من أعرق مدن العالم حضارة وتراثاً أصيلاً ينهل من ينابيعه كل ظمئ فهي مزيج الحضارات حلو المذاق.

وذلك بتنوع آثارها وشواطئها ومناطقها السياحية وجامعتها العريقة التي أرست مفهوم أن الجامعة في خدمة المجتمع أيضاً مكتبة الإسكندرية إحدى علامات الإسكندرية البارزة اليوم مما يجعل الإسكندرية مرة أخرى مركزاً للجذب السياحي والثقافي على مستوى العالم.

واستطرد اللواء/ حازم أبو شليب حديثة وقال من منطلق كل ما سبق فإن الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بالإسكندرية إيماناً منها بدورها تتطلع لمزيد من وسائل للتنشيط والتنمية السياحية ومن منطلق الإختصاصات المنوطة بالهيئة بموجب قرار السيد رئيس الجمهورية بإنشاء الهيئات الإقليمية لتنشيط السياحة منذ عام ١٩٥٧م واستثماراً للنهضة الشاملة التي شهدتها الإسكندرية في السنوات الماضية فقد تم عرض الأمر على السيد اللواء / محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية لإقامة هذا المؤتمر وقد وافق على الفور وتفضل مشكوراً بأن يكون تحت رعايتة إيماناً منه بالدور الفعال للمؤتمرات العلمية . ثم قدم سيادته جزيل الشكر للسيد المحافظ الذي يبذل قصارى جهده لتعود الإسكندرية ملكة البحر المتوسط كما وصفها الأديب العالمي إميل لودفنج وأيضاً قدم الشكر لمضيف المؤتمر أ.د/ إسماعيل سراج الدين وأيضاً كل العلماء والأساتذة والباحثين أما عن أ.د/ عبد الحليم نور الدين عميد كلية الآثار جامعة القاهرة- فرع الفيوم ومدير مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية فقال لقد استثمرنا علم عالم جليل وبقدراته الرائعة في البحث والتنظيم ليتفضل برئاسة هذا المؤتمر ليضفي عليه أسلوبه المتميز في إدارة المؤتمرات ومعه فريق من الزملاء الأساتذة وجميعهم من خير العلماء والباحثين .

★ أهمية الآثار في عين عميد كلية الآثار

ومن هذا المنطلق ألقى أ.د/ عبد الحليم نور الدين كلمته حيث قال كم كان جميلاً أن يجمع الحب الطاغي لهذه المدينة بين أسرة الهيئة الإقليمية وأسرة مركز الخطوط وكلية الآثار ليتم العمل بروح الفريق تحت رعاية المحافظ الحبيب فالإسكندرية تمثل شواهدها الأثرية المرحلة الحضارية التالية للعصر الفرعوني فهي علامة بارزة بين مدن حوض البحر المتوسط وعلامة أكثر بروزاً بين حواضر العالم اليوناني وعلى الرغم من الجهود التي بذلت وتبذل لحماية آثار الإسكندرية وهي كثيرة ليست كافية بعد والأمر يتطلب مزيداً من التنسيق بين المجلس الأعلى للآثار وكل الجهات المعنية بأمر الآثار ثم استطرد أ.د/ عبد الحليم نور الدين حديثه وقال ليسمح لي سيادة المحافظ الذي أحمل له كغيري تقديراً خاصاً أن أرجوه بقدر ما أعطى الكثير للإسكندرية أن يشمل برعايته آثار الإسكندرية من حيث تهيئة المواقع الأثرية للزيارة والإهتمام بالظروف البيئية المحيطة بالآثار وبهندمة الطرق المؤدية إلى هذه المواقع فالأثر كما نعلم جميعاً جزء من بيئته ومحيطه مثل كوم الشقافة ومنطقة عمود السواري ومصطفى كامل والشاطبي وغيرها.

فالإسكندرية بحاجة منا إلى كل الجهود والفكر من أجل الحفاظ على تراثها وحمايتها من الظروف البيئية والبشرية غير المواتية.

★ المؤتمرات العلمية والعلاقات الإنسانية

وأشار أ.د/ عبد الحليم نور الدين إلى أهمية المؤتمرات حيث قال وإذا كانت المؤتمرات تحقق لنا الكثير من الفائدة العلمية فإنها تحقق لنا حجماً أكبر من التعارف ومزيداً من العلاقات الإنسانية التي نحن بحاجة إليها إذا أردنا لعملنا الجماعي أن ينجح بالإضافة إلى أن هذا المؤتمر يؤكد للجميع أن الباحثين والخبراء لا يعيشون في أبراج عاجية ولكنهم يتفاعلون مع مجتمعهم باذلين الجهد من أجل وطننا الحبيب.

★ أهم الأبحاث المطروحة

أما عن أهم الأبحاث التي تم طرحها ومناقشتها خلال المؤتمر:

- الحوار الروسي - المصري جالية روسية في الإسكندرية د. جينادي جاريا تشكين.
- أثر النشاط التجاري والإقتصادي في إزدهار مدينة الإسكندرية عبر العصور أ/ وسام طنطاوي.
- التوعية الأثرية ودور المواطن المصري في الحفاظ على آثار مصر القديمة د/ أميمة الشال.
- أثر الإضافات المعمارية الحديثة على المنظومة العمرانية الشاملة للحفاظ على المناطق الأثرية بالإسكندرية (دراسة حالة منطقة المسرح الروماني) أ.د.م حسام الدين البرمبلي و د.م خالد على عبد الهادي .
- مكتبة الإسكندرية والمسرح د/ صوفيا عباس.
- تطوير وتنمية المناطق الأثرية في الإسكندرية (نموذج منطقة قلعة قايتباي) د/ يحيى مصطفى إبراهيم
- أثر التلوث البيئي على تهالك الأحجار د/ وفاء محمد مسعود الفرس .
- التوازن البيئي بين المياه ومدينة الإسكندرية وإسهاماتها في التنمية السياحية للمدينة د/ يسرى عبد القادر عزام.
- السياحة في الإسكندرية - الإمكانات ، الواقع، المأمول أ.د/ محمد خميس الزوكة.
- السياحة الجديدة والغوص على الآثار الغارقة د/ أشرف صبري.

- تطوير وتنمية منطقتى عامود السوارى ومقابر كوم الشقافة د/ محمد إلهامى ود/ محمد وهبة إبراهيم .
- الإسكندرية .. والأحلام أ/ منير فتح الله.
- الإسكندرية ودورها الثقافى العالمى د/ عبد الله سرور.
- دور التخطيط العمرانى فى صياغة المواقع الأثرية والتاريخية فى الإسكندرية ، منطقة ماريا الأثرية أ.م.د حازم عويس و أ.م.د محمد هشام سعودى .
- دراسة عوامل التلوث للآثار اليونانية والرومانية بالإسكندرية . أ/ أميرة أبو بكر.
- المتغيرات العالمية وأثرها على السياحة المصرية عامة والإسكندرية خاصة د/ أحمد مصطفى.

من أهم ما توصل إليه من توصيات

١- نظراً لما حظى به المؤتمر من إقبال ملحوظ تمثل فى ثراء الأبحاث المقدمة كماً وكيفاً، فإن إدارة المؤتمر توصى بضرورة توالى عقده بصفة دورية سنوياً وإستغلالاً للنجاح الذى تحقق فى أول دوره، مع بحث إمكانية الخروج بالمؤتمر من نطاق المحلية إلى الأورومتوسطية ثم العالمية.

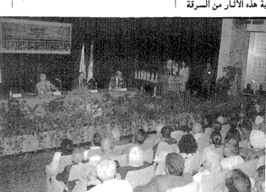
٢- تبنى خطة طموحة تتضافر فيها كافة الجهات المعنية فى أجهزة المحافظة المختلفة وجامعة الإسكندرية ومكتبة الإسكندرية ووزارة السياحة ووزارة الثقافة ووزارة البيئة ووزارة الأشغال العامة والموارد المائية من أجل النهوض بمحافظة الإسكندرية سياحياً وأثرياً وبيئياً وذلك عن طريق ورش العمل المختلفة التى تنبثق عنها لجان تعنى بتوصيات المؤتمر وجعلها موضع التنفيذ.

٣- ضرورة الإهتمام والتركيز على قضية الوعى الأثرى والسياحى والبيئى باعتبار هذه القضية هى أصل معظم المشكلات وذلك من خلال وسائل الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والمقروءة وعمل المسابقات المدرسية وغيرها للتوعية الأثرية على أن تكون الجوائز عبارة عن رحلات لمواقع الآثار.

٤- تشجيع سياحة المؤتمرات الداخلية والخارجية لمحاولة إيجاد طرق بديلة غير تقليدية للتمويل والتنظيم وذلك من خلال التعاون مع الهيئات المعنية كل فى مجاله.

٥- ضرورة الإستكمال السريع لعمليات تسجيل وتوثيق الآثار التى يتم تسجيلها بكافة الوسائل المتاحة الحديثة والتقليدية كأحد أهم طرق حماية هذه الآثار من السرقة وما إلى ذلك.

٦- إحلال أسوار حديدية محل الأسوار المبنية حول الآثار من أجل السماح برؤية الآثار من ناحية ومنع التعاملات غير الحضارية مع هذه الآثار من ناحية أخرى (سور المسرح الرومانى على سبيل المثال)



٧-وضع الخطط الإستراتيجية سواء بعيدة المدى أو قصيرة المدى لإنقاذ الآثار المهددة بعوامل التلف المختلفة وذلك بترميمها وصيانتها ووضعها على الخريطة السياحية من خلال عمل خريطة مخاطر لحماية آثار الإسكندرية تراعى فيها أولويات عمليات العلاج والصيانة.

٨- الإهتمام بالمحيط البيئى الخاص بالمواقع الأثرية عن طريق تيسير سبل الوصول إليها، وزيادة اللوحات الإرشادية والمرافق المختلفة، وسبل الحماية الأمنية المتطورة، بما يتناسب مع قيمة آثار الإسكندرية.

٩- معالجة الآثار السلبية المعوقة للسياحة الداخلية والخارجية على السواء، والمتمثلة فى تلوث الهواء والشواطئ واستخدام التقنيات الحديثة فى تدوير المخلفات المؤدية إلى ذلك.

١٠- دعم إستمرار فكرة سكندريات العالم وتطويرها ، وتفعيل دور البروتوكول الموقع بين هذه المدن.

١١- فتح المجالات أمام الأنماط السياحية المستحدثة وخاصة السياحة الرياضية والتى تتناسب مع بيئة الإسكندرية مثل الرياضات المائية وسياحة الآثار الغارقة والتى يوصى المؤتمر بضرورة الإهتمام بمزيد من البحث والكشف عنها.

١٢- على غرار ما تم فى حديقة الخالدين، يتم إنشاء مجموعة من الحدائق المماثلة ووضع تماثيل لأعلام ورموز الإسكندرية السابقين فى عصورها المختلفة.

١٣- تأكيد المؤتمر وإشادته بالدور الذى تقوم به المكتبة فى رعاية الحركة الفنية الثقافية مع ضرورة الإهتمام بزيادة حجم النشاط الثقافى والفنى وتوسيع دائرة الإعلام عن هذا النشاط.

١٤- الإهتمام بتوظيف آثار الإسكندرية سياحياً من خلال أنشطة راقية تتناسب والدور الوظيفى للأثر.

١٥- ربط محافظة الإسكندرية سياحياً ببعض المحافظات المجاورة التى يوجد بها آثاراً هامة مثل محافظات مرسى مطروح والبحيرة وكفر الشيخ.

وبذلك ستظل الإسكندرية عروس ومملكة البحر الأبيض المتوسط دائماً وأبداً بفضل جهود أبنائها وعشاقها الأوفياء ..

أخبار فوق السحاب

مشروعات وتوسعات بالمطارات

أحمد شفيق

* صرح الطيار أحمد شفيق وزير الطيران المدنى المصرى بأن الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية خصصت من التمويل الذاتى وبدون أية قروض مبلغ ٢٦٤ مليون جنيه لميزانية المشروعات الجارية بميناء القاهرة الجوى لعامى ٢٠٠٣ و٢٠٠٤ ، وتبدأ الشهر الجارى عمليات إنشاء مبنى الركاب رقم ٣ بمطار القاهرة الدولى لإستيعاب ١١ مليون راكب سنوياً.

* قررت حكومة الصين توسعة مطار بكين الدولى ورصدت لذلك مليارى دولار حيث سيبدأ العمل فى المشروع خلال شهر مارس القادم وينتهى قبل بدء الدورة الأوليمبية القادمة عام ٢٠٠٨ .

إبراهيم مناع

* صرح إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للطيران المصرى بأن أعمال التطوير فى مطار أسوان الدولى ستنتهى فى إبريل ٢٠٠٤ ليتعامل المطار بعد توسعته مع ٧,٥ مليون راكب سنوياً تمشياً مع الطلب المتزايد على الحركة السياحية فى أسوان.

* رصدت حكومة اليمن ٤٠ مليون دولار لإعادة تأهيل مطار عدن الدولى وتجهيزه لإستيعاب ١,٥ مليون مسافر سنوياً.

* تقرر الإنتهاء من أعمال التطوير الجارية حالياً بمطار الأقصر نهاية شهر مارس القادم ليضاهى أحدث مطارات العالم من حيث الإمكانات وإستخدام التكنولوجيا الحديثة.

* أعلنت سلطات الطيران المدنى العُمانية عن إنشاء مبنى جديد لمطار السيب الدولى بتكلفة تصل إلى حوالى ١٦٠ مليون دولار لإستيعاب الحركة المتزايدة إلى عُمان ، وتأمل الشركة العُمانية فى جذب المزيد من شركات الطيران إلى هذا المطار الذى تعمل فيه حالياً ٢٨ شركة طيران.

مؤتمر المطارات العالمى بالشارقة

يعقد للمرة الثالثة بالشارقة مؤتمر ومجلس المطارات العالمى الذى ينظمه مطار الشارقة فى الفترة من ١٥ إلى ٨ ديسمبر القادم . وقد صرح الدكتور غانم الهاجرى المدير العام للطيران المدنى ورئيس المجلس بأن هذا المؤتمر يمثل حدثاً مهماً فى منطقة الخليج حيث سيتم طرح التحديات المختلفة المتصلة بصناعة النقل الجوى ومعالجة القضايا والمشكلات التى تواجهها.

السعى لدعم الطيران العربى

أكد مالك المعمرى وزير النقل والإتصالات العُمانى فى كلمته التى ألقاها خلال إفتتاح الدورة ٣٦ للجمعية العامة للإتحاد العربى للنقل الجوى (الأكو) التى عقدت بالعاصمة مسقط - على أن قيام شركات الطيران العربية بإعادة هيكلة ونظم تشغيلها ، وتحديث أساطيلها الجوية سيسهم فى دعم قدرة الطيران العربى على مواجهة التحديات الدولية، وأشار الوزير إلى أن صناعة الطيران تمر بأصعب مرحلة فى تاريخها نتيجة الأحداث العالمية التى أدت إلى تكبدها خسائر بلغت ما يقرب من ٢٥ مليار دولار خلال عامى ٢٠٠١ و٢٠٠٢ مما يفرض على شركات الطيران العربى مزيداً من التعاون الإستراتيجى لتخطى هذه الظروف الصعبة .

مسارات جوية جديدة

إتفقت سلطات الطيران المدنى فى كل من سوريا ولبنان على تخطيط مسارات جوية جديدة بين البلدين بغرض إختصار المسافات بالمجال الجوى، وقد أعلن المدير العام للطيران المدنى اللبنانى أن هذه الإتفاقية سوف تساعد على خفض تكلفة الرحلات الجوية للخطوط الجوية السورية واللبنانية، وكذا لشركات الطيران التى ستستخدم هذه الممرات فى رحلاتها إلى كل من سوريا ولبنان .

الفرنسية تشترى الهولندية

أشترت شركة إيرفرانس الفرنسية بمبلغ ٩٠٠ مليون دولار الشركة الهولندية الضخمة (K.L.M) التى تستخدم ٢٢٦ وجهه عالمية بأسطولها الذى يتألف من ٥٤٠ طائرة ويعمل بها ١٠٦ آلاف شخص . ويتوقع الخبراء أن تصل عائدات الشركة الجديدة إلى ١٩,٢ مليار يورو سنوياً.

شبكة لربط جميع المطارات المصرية

وقعت وزارة الطيران المدنى المصرى إتفاقية مع إحدى الشركات العالمية المتخصصة فى تكنولوجيا المعلومات لإنشاء شبكة إتصالات ومعلومات متكاملة لربط جميع المطارات المصرية آلياً وذلك فى إطار إستراتيجية الوزارة لميكنة أنظمة الإتصالات والمعلومات بالمطارات المصرية بتكلفة تصل إلى ٣٥ مليون دولار وتنتهى خلال ٥ سنوات.

المشاركة فى الرمز بين المصرية والنمساوية

وقعت مصر للطيران مع الخطوط الجوية النمساوية إتفاقية للتعاون فيما بينهما للمشاركة فى الرمز - وقد صرح الطيار شريف جلال رئيس مصر للطيران بأن الإتفاق يسمح بنقل ركاب الشركة المصرية إلى كوبنهاجن وستوكهولم وموسكو بالطائرات النمساوية.

المؤتمر البحرى الدولى الثامن

ماردكون ٨

التسويق كأداة فعالة فى تنمية صناعة النقل البحرى

تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب نظم مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى بالإشتراك مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، وهيئة ميناء هامبورج بألمانيا خلال الفترة من ١٢ -١٤ أكتوبر ٢٠٠٣ فعاليات المؤتمر البحرى الدولى الثامن "ماردكون ٨".

وقد قام السيد المحافظ عبد السلام المحجوب بإفتتاح المؤتمر بحضور د/ جمال مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ود/ محمود فهمى وزير النقل الاسبق والربان عاطف مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى و د/عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات بالاكاديمية رئيساً تنفيذياً للمؤتمر وبمشاركة السيد سورجين سورجنفرى رئيس إتحاد تسويق ميناء هامبورج وكذلك د/ محمد سعيد بليغ المستشار البحرى أمين عام المؤتمر .

ويأتى المؤتمر هذا العام بالكثير من الموضوعات والمشروعات التى تستحق المناقشة والعرض فى مثل هذا النوع من التجمع البحرى الدولى .

إعداد / إيمان العرجاوى

وفى بداية المؤتمر كانت هناك محاضرة للدكتور/ هانى عبد الخالق تحدث فيها عن التعريفة العالمية للتسويق و أهمية تطوير البنية الأساسية للموانى والمطارات والطرق وأن يتم التطوير على أساس تجارى وتسويقى وذلك من خلال.

- تحديث نظم اللوجستيات وفق النظم العالمية .
- تطوير موانى النقل والنقل المتعدد الوسائط .
- تطوير النظم الجمركية وإجراءاتها حتى تتناسب مع السياق العالمى.

وفى رد د/ هانى على تساؤل : أين السوق العربية المشتركة وهل نحلم بوجود فعلى لها أكد على أن هناك عدة معايير يجب مراعاتها قبل تفعيل السوق العربية المشتركة وهى تعتبر نقاط أساسية مثل سعة السفن وأنواعها وضرورة الإتصال بين الموانى الحديثة ودراسة رد فعل الموانى .. الخ .

وجاءت أوراق العمل داخل المؤتمر لتدعم مسألة التسويق وتشير إلى أبعاد أخرى حيث إنه من خلال تعلمنا من خبرات وتجارب الموانى الأخرى يفيدنا فى إختصار الوقت والتكاليف وتجنب الوقوع فى الأخطاء، ومن هذا المنطلق جاءت فكرة أستضافة خبير ميناء هامبورج .

- وكذلك خفض التكلفة ومتابعة مشروعات إعادة الشحن والتصدير لتحقيق خفض التكاليف .
- وكذلك فإن هناك عنصر إرتفاع معدل توقعات العملاء بالنسبة لما هو واقع وأن المستهلك دائماً يبحث عن الأرخص والأعلى قيمة ويجب مرعاة تزايد ذلك يوماً بعد يوم وبشكل عالمى.

وقد جاءت كلمة السيد سورجين خبير ميناء هامبورج مرحباً بمشاركته فى هذا المؤتمر بمصر وإنه يتابع كل تقدم يحدث ما بين عامين وما يليهم وأن هناك أبعاد جديدة مثل أنواع وأحجام السفن الضخمة الآن وكيف أصبحت تتزايد بشكل رهيب فمثلاً نجد الجيل الخامس ٣٠٦٣ وحدة حاويات وعلينا أن ندرس كيف نخدم هذه السفن فى موانينا وكيف نقدم التسهيلات التى تتلاءم مع الأحجام الضخمة .

وكذلك ضرورة وجود إستراتيجية للتعامل مع هذه الأحجام الضخمة من السفن .

- ضرورة وجود نظرة شمولية لعملية النقل البحرى وربطها بشبكة أخرى من المواصلات مثل القطارات والشاحنات حتى تكون منظومة متكاملة فى خدمة العميل .

وقد قام السيد سورجين بعرض صور هامة لميناء هامبورج وهو يتقاطع مع السكك الحديدية والتى تمتد لمسافة عدة كليومترات حوله حتى تستطيع أن تحقق ما سبق وتحدثنا عنه من التكامل كما أكد على أن فكرة التطوير ليست تعتمد فقط على إمتلاك جميع الإمكانيات الحديثة ولكن أيضاً تحقيق إتصالات ممتازة وبالموانئ المتقدمة.

- وقد عرض سيادته لصور من هذه الموانى مثل ميناء موسكو وهو ميناء عالمى يجب دراسته.
- ومن أهم الشروط التى يجب أن نطبقها فى موانى مصر هى تتبع المنتج أو البضاعة التى نعمل على نقلها وتتبعها من بلد المنشأ وحتى تصل إلى آخر ميناء ..

كما تحدث د/ إسماعيل مبارك من ميناء السخنة عن إستراتيجية التسويق فى هذا الميناء حيث قال أن عملية التطوير قد سبقها مجموعة من الدراسات حتى تحقق أداءاً عالياً منها .

١- نوعية الزبون .
٢- ثقافته .
٣- الذهاب إلى الزبائن فى أماكنهم والعملاء ويجب عمل إنتقاء فيما بينهم حيث يتم إستبعاد نوعية من البضائع قد تسبب تلوث مثل الفحم .
٤- هناك عامل يجب الإلتفات إليه وهو إستراتيجية السعر والتى يجب أن تتغير من عميل إلى آخر وهو نظام غير متبع عندنا فى مصر حيث أننا فى مصر تكاد تكون أسعار كل الموانى موحدة.

كما صرح د/ إسماعيل بأنه وبحلول عام ٢٠٠٥ سوف تضاف أحواض جديدة إلى ميناء السخنة العالمى بتكلفة ١٢٠ مليون دولار وهناك خطة طموحة تمتد إلى عام ٢٠٢٠ بأن تزيد مساحة الأرصفة إلى ١٧ كيلو متر ومساحة الأرض ٢٤كم، ويبلغ حجم الإستثمار المطلوب خلال هذه الفترة ٨ مليار دولار .

كما أوضح أن التسويق فى السخنة يعتمد على عدة عناصر منها :

الإعلان - المعارض - حضور المؤتمرات . Web side وهو أهم هذه العناصر .

ويطمح ميناء السخنة لأن تصل المدة المخصصة للإفراج عن البضائع إلى يومين أو أقل ونتمنى أن يتم تطبيق ما جرى فى السخنة فى كل موانى مصر.

كما تقدمت المهندسة إيهاب موالدى نائب مدير التخطيط بوزارة المواصلات السورية وعضو منظمة الأسكوا بورقة عمل بعنوان " تمويل البنى التحتيه والخدمات العامة فى الموانئ من خلال الشراكة بين القطاعين الخاص والعام . ويبلغ عدد السفن التى تعمل فى مجال النقل البحرى إلى ٣١٦ سفينة منها ٣١٠ سفينة للقطاع الخاص و ٦ سفن قطاع عام وقد تنوعت جلسات المؤتمر لتشمل موضوعات الشأن البحرى وتم التأكيد من خلال محاضرة أ/ محمد غريب عبد العزيز على نقاط أساسية يجب إتباعها :-

١) دراسة الموانى المنافسة.
٢) دراسة تطبيق الفكر اللوجستى
٣)إستخدام التكنولوجيات الحديثة.

وكذلك تقدم الأستاذ/ عبد الحميد مرسى عنبر بورقة عمل هامة أشار خلالها إلى ضرورة إنشاء ادارة خاصة للبحوث والتسويق وكذلك العمل على تكوين إتحاد عام للشحن والتفريغ .

وشملت الجلسات عدداً من المحاضرات لكل من ربان / سعيد بليغ الذى طالب



بضرورة الإستقلال الإدارى للموانى وتطوير مفهوم التسويق للموانى فى مصر .

وأيضاً الأستاذ/ طارق سيف والذى تحدث عن تسويق التأمين فى النقل البحرى م/ هالة الشريدى وتحدثت تحت عنوان تكنولوجيا المعلومات وتطبيقها فى مجال التسويق البحرى .

وتحدث السيد سورجين خبير ميناء هامبورج عن أهمية تبادل الزيارات والأفكار فيما بين الموانى وبعضها البعض وأنه يتابع بإهتمام كبير ما وصلت إليه الموانى فى مصر ويلمس فارقاً فى كل مؤتمر بحرى وأنه يشعر بالسعادة لوجود شراكة بين ميناء هامبورج وميناء الإسكندرية والأكاديمية البحرية.

وقد جاء تعليق د/ جمال مختار رئيس الأكاديمية ليشمل الجوانب التى تسبب التقصير فى التسويق البحرى للعمالة وهى:-

* أن التسويق يعتمد فى الأساس على جودة المنتج أو البضاعة المقدمة وهذا ما يفتقده العامل البحرى المصرى .
* هناك عدد من القوانين الطاردة لنقابات النقل البحرى .
* إنتشار فكرة عامة عن العامل البحرى المصرى وهى إنه المحرك الإقتصادى هو سبب العمل بالنسبة له بمعنى أنه بمجرد حصوله على مبلغ من المال يكفيه لأى فتره يترك السفينة ويعود إلى أهله دون التفكير فيما يمكن أن يحدث بعد ذلك .
* نسبة التواجد المصرى فى المؤتمرات المحافل الدولية والعالمية لابد أن تتزايد

حتى تتوازى مع ما يتم عمله من دعايا .

وقد تقدمت الأستاذة/ أميرة شوقى بتعليق عن إمكانية إنشاء فروع للبنوك داخل الموانى والجمارك لتسهيل عملية الصرف للنقود والإسراع من الإنتهاء من إجراءات الإفراج عن البضائع مثلما يحدث فى الأكاديمية بالنسبة للطلبة .

وكذلك علق د/ جمال مختار بأننا يمكن أن نكرر ما تفعله الأكاديمية من تثبيت سعر الدولار بالنسبة لمصروفاتها يمكن أن نكرره كنوع من الإمتيازات الخاصة للعملاء.

وقد انتهت إجراءات المؤتمر وفعالياته بإستخلاص مجموعة من التوصيات نعرض لها فيما يلى :

مقترح توصيات

المؤتمر البحرى الدولى الثامن

ماردكون ٨

"التسويق كأداة فعالة فى تنمية صناعة النقل البحرى"

١٢ - ١٤ اكتوبر ٢٠٠٣

١- فى ضوء مؤشرات نمو التجارة العالمية المنقولة بحراً عبر المتوسط وتعقد إحتياجاتها ، وتوقعات المشغلين البحريين العالميين فى الحصول على نوعية متميزة من الخدمات من موانئ المنطقة. يوصى المؤتمر بمتابعة التطوير والتحديث المستمر للبنية الأساسية للنقل والنقل البحرى فى مصر والمنطقة العربية ، والإتجاه نحو تكاملها والإسراع بتطبيق المفاهيم المتطورة وتشغيلها وإعتبار الموانئ قواعد لوجيستية للتجارات العابرة.

٢- يوصى المؤتمر بالإسراع بإصدار القرارات الفورية الحاسمة للقضاء على



معوقات الإستثمار فى مجال النقل البحرى فى مصر لتنمية تجارات إعادة الشحن والعبور وجذب المزيد من الخطوط الملاحية المتحالفة لإتخاذ مقار لها فى مصر.

٣- الموقع الجغرافى وإرتفاع مستويات الأداء وإنخفاض تكلفة بقاء السفن بالموانئ ومناولة البضائع خصوصاً العابرة منها ، تعتبر عناصر أساسية يوصى المؤتمر بتحقيقها لخلق ميزة تنافسية للموانئ العربية بصفة عامة والموانئ المصرية بصفة خاصة .

٤- يوصى المؤتمر بتوفير قواعد البيانات من خلال بنك معلومات النقل البحرى والجهات الإحصائية بشكل مدقق لمساعدة الإدارات التسويقية فى رسم إستراتيجيتها المستقبلية .

٥- تبنى قطاع النقل البحرى لمشروع إنشاء السوق الإلكترونى للنقل البحرى والبدء فى عمل دراسة تفصيلية عن مكونات السوق من الناحية التكنولوجية ووضع خطة إستراتيجية لتطبيق أنشطة الإدارة الإلكترونية داخل القطاع.

٦- يوصى المؤتمر بتوفير التقنيات والبرمجيات الخاصة لحماية الموارد المعلوماتية ودعم ثقة المتعاملين والإسراع فى تنفيذ مشروع تبادل الرسائل والأعمال الإلكترونية بالموانى المصرية الرئيسية وإنهاء عهد الأعمال الورقية خصوصاً فى أنشطة محطات الحاويات فى مجالات التخطيط والتشغيل والمتابعة والمراقبة والأنشطة اللوجستية .

٧- ضرورة الأخذ فى الإعتبار مفهوم " تسويق العلاقات " عند صياغة الإستراتيجيات التسويقية لشركات وأنشطة قطاع النقل البحرى والموانئ .

٨- يوصى المؤتمر بأهمية نشر الوعى التأمينى بين الأطراف المشتركة فى صناعة النقل البحرى بهدف تذليل بعض العقبات التسويقية التى تواجه نشاط تسويق خدمات التأمين البحرى في السوق العربى والمصرى.

٩-تشجيع إنشاء إدارات متخصصة بالتسويق فى الهياكل التنظيمية للشركات والهيئات والمؤسسات التى تعمل بالنقل البحرى، وأن يقوم على العمل بها كوادر متخصصة ومؤهلة للأعمال التسويقية.

١٠- تشجيع عقد الندوات وورش العمل الخاصة بالتسويق بين الحين والآخر مع تشجيع الشركات على المشاركة فى المؤتمرات العالمية المتخصصة فى التسويق والمشاركة فى المعارض العالمية .

١١- تشجيع المؤسسات والهيئات والشركات على تنفيذ البحوث التسويقية التى تساعد على إتخاذ القرارات المستقبلية من خلال المراكز البحثية المختلفة.

١٢- تطوير دليل الشركات والهيئات الذى يعده بنك معلومات النقل البحرى من خلال إسهام الشركات والهيئات لإصداره بشكل جاذب للسوق المحلى والإقليمى والعالمى .



عرض وتقديم محاسب/رجب حسن رجب - بإتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة خالصة الرسوم فى مكان الوصول
DELIVERED DUTY PAID (DDP)

B التزامات المشترى

B THE BUYER MUST

ب-١: دفع الثمن:

يقوم بدفع الثمن المتفق عليه فى العقد

B 1 Payment of the price

Pay the price as provided in the contract of sale .

ب-٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:

على نفقة البائع وتحت مسئوليته وبناءً على طلبه ، ويقوم المشترى بتقديم كل مساعدة ممكنة فى إستصدار ترخيص إستيراد البضاعة أو استصدار أية مستندات رسمية تكون ضرورية لعملية استيراد البضاعة .

B 2 Licences, authorisations and formalities

Render the seller at the latter's request, risk and expense every assistance in obtaining any import licence and other official authorisation necessary for the importation of the goods.

ب-٣: عقد النقل :

لا التزام عليه .

B 3 Contract of carriage

No obligation .

ب-٤: استلام البضاعة:

يقوم باستلام البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند [أ-٤].

B 4 Taking delivery

Take delivery of the goods as soon as they have been placed at his disposal in accordance with A.4 .

ب-٥: أنتقال المسئولية عن المخاطر:

يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من وقت وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند [أ-٤].

وإذا فشل فى إخطار البائع طبقاً لما جاء فى البند [ب-٧] فإنه يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة إعتباراً من الوقت المتفق عليه لتسليم البضاعة أو بأنتهاء الفترة المتفق عليها لتسليم البضاعة . وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد .

B 5 Transfer of risks

Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to give notice in accordance with B.7., bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the period stipulated for delivery provided, however that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods .

ب-٦: توزيع المصاريف:

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة إعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند[أ-٤].

وإذا فشل فى إستلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند [أ-٤] ، أو فشل فى اخطار البائع طبقاً لما جاء فى البند [ب-٧] ، فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب فشله. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد .



B 6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4. Should he fail to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4., or to give notice in accordance with B.7., bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods

ب-٧: إخطار البائع:

إذا كان هناك اتفاق بأن يقوم المشترى بتحديد موعد معين خلال فترة متفق عليها لاستلام البضاعة، و/ أو يقوم بتحديد مكان معين لاستلام البضاعة ، فعليه أن يقوم باخطار البائع بذلك بطريقة واضحة وكافية.

B 7 Notice to the seller

Whenever he is entitled to determine the time within a stipulated period and/or the place of taking delivery, give the seller sufficient notice thereof.

ب- ٨: إثبات التسليم ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

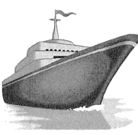
يقبل سند أو أذن تسليم البضاعة وسند النقل ما دام ذلك مطابقاً لما جاء فى البند [أ-٨] .

B 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Accept the appropriate delivery order or transport document in accordance with A.8.

ب-٩: فحص البضاعة:

إذا لم يكن هناك إتفاق على غير ذلك ، يتحمل المشترى بتكاليف فحص البضاعة قبل الشحن ، فيما عدا تكاليف فحص البضاعة المقررة بمعرفة السلطات فى دولة التصدير .



B 9 Inspection of goods

Pay unless otherwise agreed, the costs of pre-shipment inspection except when mandated by the authorities of the country of exportation.

ب-١٠: الالتزامات الأخرى:

بناء على طلب البائع وعلى نفقته وتحت مسئوليته يقوم المشترى بتقديم كل مساعدة ممكنة لاستصدار المستندات أو الرسائل الإلكترونية المعادلة لها، التى تحرر أو يجرى العمل بها فى الدولة المستوردة ، والتى قد يطلبها البائع لتمكنه من تنفيذ التزامه بوضع البضاعة تحت تصرف المشترى طبقاً للبنود السابقة.

B 10 Other obligations

Render the seller, at his request, risk and expense, every assistance in obtaining any documents or equivalent electronic messages issued or transmitted in the country of importation which the seller may require for the purpose of placing the goods at the disposal of the buyer in accordance with these rules.

تم بحمد الله

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	CGM CHARDIN	4323	04/11/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	PONL COBRA	4423	11/11/2003		
	CS CHAMPION	4523	18/11/2003		
	CS INNOVATOR	4623	25/11/2003		
EPIC SERVICE	CS INNOVATOR	3933	02/11/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CGM CAPELLA	4033	09/11/2003		
	PONL DAMIETTA	4133	16/11/2003		
	CGM CONSTELLATION	4233	23/11/2003		
	CGM CHARDIN	4333	30/11/2003		
INDAMEX	INDAMEX MALABAR	3239	04/11/2003	US EAST COAST	SRILANKA, INDIA
	INDAMEX CHESAPEAKE	3240	11/11/2003		
	INDAMEX DELAWARE	3241	18/11/2003		
	INDAMEX ALABAMA	3242	25/11/2003		

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com

مكتبة الإسكندرية

Bibliotheca Alexandrina

عام على.. الإفتتاح



السيدة سوزان مبارك رئيس مجلس أمناء المكتبة أثناء الجلسة الإفتتاحية لمؤتمر الخطوط





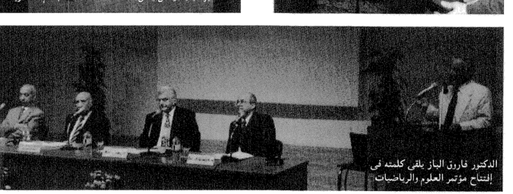
السفير ديفيد والش يعلن المنحة المقدمة لمكتبة الإسكندرية



السيدة سوزان مبارك تتسلم "درع النصر" من السيد سبيروس كامالاكيس رئيس رابطة الصداقة المصرية اليونانية



د من أطفال المدارس يقومون بتجربة فريدة لقياس محيط الكرة الأرضية



الدكتور فاروق الباز يلقى كلمته فى إفتتاح مؤتمر العلوم والرياضيات



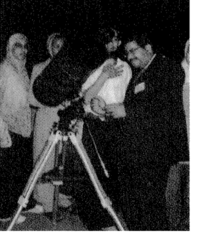
رومانية تقوم برسم لوحة فورية أمام جمهور المعجبين



الدكتور يوسف زيدان يلقى محاضرة بمناسبة الإحتفال بمجموعة لوى باستير



وزيرة الثقافة النرويجية السيدة فالجارد هوجلاند تتفقد أقسام المكتبة برفقة الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير المكتبة





BITF



BROT Technologies تقدم نظام جديد كهروهوائى لمساحات زجاج مطورة لخدمة قطاع السكك الحديدية

تعد BROT Technologies شركة فرنسية متخصصة فى تصميم مساحات تنظيف الزجاج فى قطاع السكك الحديدية . وقد قامت بتسجيل نظام جديد كهروهوائى أطلقت عليه إسم Brot 4 فهذا النظام الجديد يتمتع بتوفير مميزات كل من وحدة التحكم الإلكترونية (من حيث شغل حيز ضئيل ، توفير كفاءة عالية مع راحة فى الإستخدام) ونظام التوجيه الهوائى (من حيث الطاقة وطول فترة الصلاحية) . وعلى غرار جميع المنتجات التى قامت شركة BROT Technologies بتطويرها ، يتميز هذا النظام الجديد بجودة تصنيع ممتازة.



MULTI4 : ماكينة متطورة ، فعالة وسريعة لخدمة طبع العلامات التجارية على مختلف القطع الصناعية

تعد TECHNOMARK شركة متخصصة فى تصميم وتصنيع المعدات الخاصة بطبع العلامات التجارية بإستخدام تقنيات الطرق الدقيق الـ "micro-percussion" . وقد طرحت مؤخراً إبتكار عالمي جديد يتمثل فى ماكينة MULTI4. فهذه الماكينة متعددة الأجزاء والمتخصصة فى طبع العلامات التجارية تم توفيرها بأربعة موديلات ، فنجد موديل ثابت يستخدم على الموائد، موديل محمول ، موديل مزدوج (محمول أو ثابت) وكذا موديل مدمج . ويتمتع هذا المنتج الجديد بإمكانية طبع العلامات التجارية على أى نوع من القطع (الصغيرة ، المتوسطة أو كبيرة الحجم) فضلاً عن إمكانية التعامل مع مختلف الخامات والأسطح القابلة للحفر .

التمتع بممارسة رياضة التسلق بشكل آمن بفضل شركة ENTRE-PRISES الرائدة عالمياً فى تصميم حوائط التسلق الصناعية

إستطاعت شركة ENTRE-PRISES توفير البيئة شبه الطبيعية الرياضية لتلبية إحتياجات الأنشطة الداخلية والخارجية وذلك من خلال كونها الشركة الأولى عالمياً فى تصميم الحوائط الصناعية الخاصة بعمليات التسلق على مستوى العالم. إذ أن أنظمة ENTRE-PRISES الخاصة بألواح التسلق تعطى إحساس حقيقى بتسلق الصخور الطبيعية نتيجة لدقة الملمس والإنحناءات الرائعة المصممة على سطح تلك الألواح
ويعتبر نظام ألواح التسلق Imprint (المسجل رسمياً) هو الأول من نوعه من حيث تقديم ألواح ثلاثية الأبعاد ، ذات إنحناءات، متعددة الأجزاء، وقابلة للتعديل . وقد تم إستخدام هذا النظام خلال المباريات الدولية للتسلق التى عقدت أثناء كأس العالم، إذ أمكن خدمة المتسابقين من خلال توفير نظم تسلق رائعة ترتكز على أنظمة ENTRE - PRISES أما بالنسبة لنظام offprint لألواح التسلق فهو يعد نظاماً مكملاً لـ Imprint حيث يتيح حرية أكبر فى التصميم من خلال توفير إمكانية تنفيذ أشكال معقدة (مثل التجويفات ومقدمات السفن).

وبالتالى فإن خبرة ENTRE -PRISES فى مجال التصميم تتوافق مع إحتياجات ومعايير كل مشروع. وتجدر الإشارة إلى أنه يتم قياس وتنفيذ وإختبار جميع تصميمات التسلق الخاصة بها وفقاً للمعايير الأوروبية EN 12572 كما يتم إعتماد جميع مقابض التسلق من قبل هيئة المراقبة الألمانية TUV فى إطار التمتع بخاصية EPS المعنية بمقاومة الكسر والمسجلة رسمياً (بإستثناء الأحجام الصغيرة XS و S) . وبالتالى تتيح هذه الخاصية بقاء المقابض ثابتة فى مكانها فى حالة التعرض للكسر .

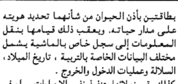
اتفاق شراكة بين شركتى Cril Telecom Software و Wavecall لتحسين تغطية شبكة التليفون المحمول وخفض التشويش والتداخل على شبكات الـ G٢,٥ والـ G٣

يسمح العرض المقدم من شركة GTS بخدمة مسئولى الإتصالات من خلال تطوير شبكة المحمول الخاصة بهم فى المدن فى إطار تحسين الخدمات المقدمة للمستهلك النهائى .

تعد Cril Telecom Software (CTS) شركة متخصصة فى إصدار برامج تخطيط ونشر الشبكات لخدمة مسئولى الإتصالات اللاسلكية . وقد أعلنت عن توقيع أتفاق شراكة مع شركة Wavecall المتخصصة فى توريد أجهزة محاكاة الأنتشار اللاسلكى وبرامج تحسين الشبكات وذلك بهدف إدماج تكنولوجيا Wavesight الخاصة بشركة Wavecall فى برنامج Ellipse Planning 2.5 G, 3G الخاص بشركة CTS .

وتجدر الإشارة إلى أن العرض الثرى المقدم من شركة CTS يتيح لمسئولى الإتصالات فى مختلف المراكز الحضرية تحسين دقة التوقعات الخاصة بتداخل الشبكات فضلاً عن إدارة أفضل لإمكانيات مستخدمى شبكات الـ GSM/GPRS والـ UMTS. وبالتالى فإنه من خلال هذا العرض الجديد لشركة CTS سيتمتع مسئولى الإتصالات من الآن فصاعدا بإمكانية توقع دقيق لإنتشار الموجات اللاسلكية مع خفض التكاليف الباهظة المطلوبة فى عمليات المعايرة. إلى جانب ذلك تقدم تكنولوجيا Wavecall إمكانية دراسة تغطية الشبكات داخل المبانى مما يسمح بتقويم أكثر دقة لجودة خدمة الـ Indoor.

ومن خلال هذا الإتفاق الموقع بين CTS و Wavecall تقوم شركة CTS بإدماج تكنولوجيا Wavecall's Wavesight كنموذج قياسى لعمليات الإنتشار اللاسلكى داخل المدن ببرنامجها Ellipse Planning 2.5G, 3G VERSION 6 وذلك دون الإحتياج لفرض تكلفة إضافية على العميل.إلى جانب ذلك فإن هذه التكنولوجيا لا تتطلب أى عملية تنشيط إضافية.



فرنسا: متابعة كاملة لإنتاج لحوم الأبقار

إهتمت وزارة الزراعة الفرنسية ورابطات المربين الفرنسيين بتحديد هوية الماشية ومتابعتها وذلك قبل حدوث الأزمة الأوروبية الخاصة بجنون البقر المعروفة باسم الـ BSE (Bovine Spongiform Encephalopathy)

. وإذا كان هدف النظام المتبع يتمثل فى المرحلة الأولى فى التحكم فى منح المساعدات لقطاع الثروة الحيوانية ، فإنه سرعان ما أصبح أداة أساسية للمتابعة الصحية لقطعان الماشية ولمتابعة إنتاج اللحوم وهما خطوتان لا غنى عنهما لطمأنة المستهلك .

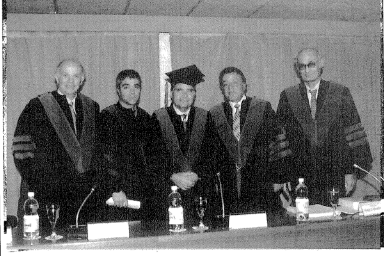
وفى قرية صغيرة بمنطقة Frencq بالقرب من ساحل المانش فى شمال فرنسا ، تعد السيدة Elisabeth Coquet إحدى مربى أبقار الـ Prime Holstein وهو نوع متميز بإنتاج ألبان ولحوم كثيرة . فنجد أنه فور مولد أحد العجول بمزرعتها، تقوم السيدة بطاقتين بأذن الحيوان من شأنهما تحديد هويته على مدار حياته. ويعقب ذلك قيامها بنقل المعلومات إلى سجل خاص بالماشية يشمل مختلف البيانات الخاصة بالتربية ، تاريخ الميلاد، السلالة وعمليات الدخول والخروج .





كذلك يقوم زملائها بتنفيذ نفس الإجراءات سواء فى مزرعة Correze المتخصصة فى إنتاج أبقار الـCharolais أو فى مزرعة Cantal المتخصصة فى إنتاج أبقار الـ Salers وهى أبقار مدرة للألبان من الأنواع الغنية باللحوم. ومن ثم فإن الأبقار الموجودة حالياً على الأراضى الفرنسية والبالغ عددها عشرين مليون بقرة يتم تحديد هويتهم عن طريق تلك البطاقات فى إطار تمتعهم جميعاً بجوازات سفر . وتجدر الإشارة إلى أن عملية متابعة لحوم الأبقار تبدأ عند المربين حيث يتم مواصلة المتابعة فى جميع مراحل سلسلة الإنتاج وصولا لبيعها فى السوبر ماركت أو عرضها لدى محلات الجزارة وذلك بفضل البيانات المدونة أو الملفات المسجلة على الكمبيوتر .

درجـــة الــدكتـــوراه



حصل الباحث أحمد حنفى محمود على درجة الدكتوراه فى تكنولوجيا النقل البحرى من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . وكان موضوع الرسالة بعنوان : "Analysis of the Correlation Between Ship's Accidents And Maritime Education" ومن الجدير بالذكر أن تلك الرسالة تعد الأولى من نوعها فى هذا المجال حيث تم بها التحليل المفصل والدقيق للإرتباط بين حوادث السفن "التصادم والجنوح" والتعليم وأيضاً التدريب البحرى . وكان موضوع الرسالة موضع تقدير من الجميع وذلك لأهمية موضوع الرسالة والجهد المبذول فيها .

أبواب الرسالة : تتكون الرسالة من سبعة فصول وقائمة بالمراجع المستخدمة .

الباب الأول : وهو عبارة عن مقدمة وتحتوى على تعريف مشكلة البحث وتحديدها والهدف من البحث ومنهجيته ونبذة مختصرة عن محتويات كل باب من أبواب الرسالة.

الباب الثانى : وعنوانه "مراجعة تاريخية للحوادث البحرية" وهو عبارة عن عرض تاريخى للحوادث البحرية وأسبابها وتحليل العامل البشرى فى هذه الحوادث وقد إستعرض الباحث الدراسات السابقة عن الحوادث البحرية والصادرة من الهيئات البحرية الموجودة فى دول العالم المختلفة

الباب الثالث : وهو تحت عنوان "دراسة تحليلية للحوادث البحرية وأسبابها مع التركيز على الأخطاء البشرية ". ويتناول حوادث التصادم والجنوح مع تحليل العوامل المختلفة التى تؤدى إلى مثل هذه الحوادث وبيان الأخطاء البشرية ودورها فى مثل هذه الحوادث وقد بين الباحث أن حوالى ٩٠٪ من الأسباب التى أدت إلى حوادث التصادم والشحط كانت نتيجة للأخطاء البشرية .

الباب الرابع : وعنوانه "نظام التطقيم والتخطيط المهنى فى البحر" ويتناول نظام العمل فى البحر وتأثير العوامل المختلفة على العاملين فى هذا المجال وكيفية إختيار العمالة البحرية والعوامل التى تؤثر على حياتهم وظروف البيئة التى يعملون فيها وتأثيرها على إنتاجية الطاقم وتصرفاتهم وخاصة أثناء الأزمات مثل حوادث التصادم والشحط .

الباب الخامس : ويحمل عنوان "الإدراك الحسى والفهم البشرى وصناعة القرار فى البحر" ويتناول تعريف هذه المصطلحات وأهميتها وتحليل لحوادث بحرية كبيرة كان لهذه العوامل دوراً كبيراً بدءاً بحادث غرق السف (Titanic) سنة ١٩١٢ وإنتهاءاً بحادث جنوح العبارة (Sleipner) سنة ١٩٩٩ وقد تبين من هذا التحليل أن أسباب هذه الحوادث والتى تسببت فى أضرار بالغة سواء للسفن أو للبيئة البحرية واحدة سواء فى الفترة التى سبقت تطبيق (STCW 95, ISM) أو فى الفترة التى تلت عملية التطبيق .

الباب السادس : وعنوانه "تأثير التعليم والتدريب البحرى على أداء طاقم السفينة" وفيه يتناول الباحث نماذج التدريب المختلفة الحالية ومحتويات هذه البرامج وأوجه القصور فيها وضرورة تطوير هذه البرامج لرفع مستوى الأفراد العاملين على ظهر السفن بهدف تقليل الخطأ البشرى المتسبب فى معظم حوادث التصادم والشحط .

الباب السابع : ويحتوى على أهم النتائج التى توصل إليها الباحث وكذلك مقترحات لأبحاث مستقبلية فى هذا المجال .



وكانت لجنة التحكيم مكونة من :

١-الأستاذ/ الدكتور وضاح أبو العطا ، الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى ومساعد رئيس الأكاديمية للوسائط التعليمية (مشرف الرسالة)

٢- الأستاذ/ الدكتور مالك برذنچانى ، الأستاذ بالجامعة البحرية الدولية - مالمو ، السويد (محكم خارجى)

٣- الأستاذ/ الدكتور سيد حجازى ، الأستاذ بكلية النقل البحرى والتكنولوچيا (محكم داخلى)

٤- الأستاذ/ الدكتور رفعت رشاد ، رئيس قسم الدراسات العليا البحرية (محكم داخلى)

والباحث الدكتور / ربان أحمد حنفى يعمل كمحاضر أول بقسم السلامة البحرية ، كلية النقل البحرى والتكنولوچيا ويعمل فى مجال التعليم بالأكاديمية منذ عام ١٩٨٥ وحاصل على درجة الماچستير فى إدارة السلامة البحرية من الجامعة البحرية الدولية بالسويد عام ١٩٩٣ ودبلوم التأمين البحرى عام ١٩٩٠ ، ودبلوم إدارة وإقتصاديات النقل البحرى عام ١٩٨٧ من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى .

وأسرة تحرير المجلة

تتقدم بالتهنئة

إلى الدكتور الربان/ أحمد حنفى

لحصوله على درجة الدكتوراه

متمنيين له مزيد من التقدم والنجاح



International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., Smouha

.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

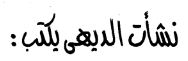
Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)

خطوط و منحنيات



الترجمة الصحيحة للرسائل الأمريكية



رسائل أمريكية متتالية ومتكررة ومكتوبة بلغة واضحة لا تحتاج إلى شرح أو تحليل يتم إرسالها تباعاً إلى أمتنا العربية والإسلامية فى وضح النهار.. تلك الرسائل لا تحمل سوى مفردات الإنحياز والتواطؤ والعبث وتلك المفردات تكون فيما بينها معانى التكبر والتجبر والظلم والإستعباد. تلك الرسائل لا يتم إرسالها إلى أحد بعينه أو مكان بذاته إنما ترسل إلى الجميع .. جميع العرب والمسلمين فى شتى بقاع المعمورة لا فرق بين عدو وصديق الجميع سواسية أمام المتكبر الأمريكى يبدو أن أمتنا لن تفيق من سكرات الهزائم والمؤامرات فمن مؤامرة إلى مؤامرة أخرى أشد و أنكى وكلما فرغنا من إرتشاف آخر قطرات كئوس المرارة والهزائم نجد أن كأساً جديداً أشد مرارة كتب علينا أن نتجرعه دون أن نبدى أية إشارة أو امتعاضة تغضب ساقينا وفى أحيان كثيرة يُشترط علينا أن نبتسم حتى تخرج الصورة جميلة وبراقة . لقد إخترنا بأنفسنا أن نعيش أذلاء . فطريق الذل والهوان مهدناه بأنفسنا لأنفسنا لقد إخترنا أن نعيش فى مؤخرة قطار البشرية .

كانت الرسائل الأمريكية كثيرة وقبيحة وفاضحة (الفيتو الأمريكى) أداة الظلم فى مجلس الأمن ضد الحق والعدل وحرية الشعوب أن تعيش فى أمن وسلام ، ولقد داست وتدوس أمريكا كل يوم على ما أسموه (بالشرعية الدولية) فلا قانون يحكم أمريكا ولا أمريكا تحكم بالقانون . القانون الوحيد الذى تعرفة أمريكا هو قانون القوة أما قوة القانون فلا مجال ولا مكان لها على سطح المعمورة فالنظام العالمى الجديد أُحادى لا يقبل الثنائية أو التعددية والنظام الكونى لابد أن يتماشى مع ما تريده أمريكا وليس العكس، قمة الظلم يُصب كل يوم على الشعب الفلسطينى الأعزل.. ذلك الشعب الذى يعيش الذل والمهانة تحت وطأة الإحتلال الإسرائيلى الغاشم ذلك الشعب الذى يقدم كل يوم عشرات المجاهدين من أجل وطن يعيش فى سلام ، ذلك الشعب الذى إغتُصبت أراضية فى وضح النهار على مرأى ومسمع الجميع يحاول أن يجد له مكاناً على خريطة الكون ، لكن الإرادة الأمريكية تلتقى مع الإرادة الإسرائيلية ويتم إجهاض أية محاولة جادة لرسم مستقبل لشعب فلسطينى فمن مدريد إلى أوسلو إلى شرم الشيخ إلى العقبة إلى خارطة الطريق المجهول وإلى ...

الرسالة الأمريكية واضحة تماماً فى فلسطين وفى العراق وفى سوريا وفى ... لن تقف مع (الحق) الفلسطينى ضد (الظلم) الإسرائيلى مهما كانت التحديات فأمن إسرائيل يأتى فى أولويات السياسة الأمريكية إذن أمريكا تعرف أن لفلسطين حق ورغم ذلك تقف مع إسرائيل على طول الخط وتهاجم العمليات الفدائية وتوصمها بالإرهاب وتشجع الإغتيالات الإسرائيلية لقادة المنظمات الفلسطنية وتقول أنه دفاع عن النفس، إذن المسائل واضحة تماماً ، لن يقوم سلام ولن تقوم دولة فلسطينية إلا بمزيد من دماء الشهداء الفلسطينين ، لقد علَمنا التاريخ أن حركات التحرير من يد الإستعمار لابد لها من دماء ذكية، لغة الدم هى اللغة التى تعرفها وتفهمها إسرائيل وأمريكا

(هذه رسالة).

- فى العراق لا توجد أسلحة دمار شامل وصدام ليس خطر على العالم والعراق لا تأوى إرهابيين ولا توجد علاقة بين تنظيم القاعدة وصدام حسين ورغم ذلك تم إحتلال العراق وإهانة كرامة بلد الحضارات وإعتراض العالم وقامت المظاهرات وفعلت أمريكا ما تريد رغم أنف الجميع

(هذه رسالة).

- و سوريا تم تهديدها دبلوماسياً ثم إزدادت الحملة المسعورة حتى صدر قانون معاقبة سوريا وتم فرض عقوبات سياسية وإقتصادية ضد سوريا تمهيداً لإختيار الوقت المناسب لضرب سوريا كما تم ضرب العراق.

وتم إعطاء ضوء أخضر لسفلة إسرائيل لضرب العمق السورى وتم ذلك بالفعل وإستخدمت أمريكا حق النقض (الفيتو) ضد مشروع قرار بإدانه ذلك العدوان

(هذه رسالة).

رسائل أمريكا فى فلسطين وفى العراق وفى سوريا واضحة تماماً لغة القوة والمصالح هى اللغة السائدة وهى اللغة الوحيدة التى تفهمها أمريكا ..لن نبكى كثيراً على اللبن المسكوب فالمشوار مازال طويلاً وكئوس المرارة مازالت تنتظرنا جميعاً ولكن متى وكيف الخلاص؟؟؟ متى الخلاص قُل علمه عند ربى أما كيف الخلاص فبيدنا نحن العرب .. إذا أردنا أن نكون فلابد من (الإتحاد) لابد من (الوحدة) لابد من نبذ الخلافات التى لن تؤدى إلا إلى الضعف والمذلة ، إذا أراد العرب أن تكون لهم كلمة مسموعة لابد من توحيد كلمتهم أولاً ولن توحد كلمتهم طالما ضاع الحق بينهم وكُممت الأفواه فى بلادهم وإنعدمت الحرية وغابت الديمقراطية وإنتشر الفساد أطلقوا الحريات يقوى الإقتصاد وترتفع الهامات ويصبح لنا كلمة بإذن الله .. اللهم أفرغ علينا صبراً..

***

السلطة البحرية الأردنية فى عامها الأول

تذكرة قطاع النقل البحرى الأردنى إلى القرن الحادى والعشرين

بقلم المهندس / المعتصم الساكت

مدير عام السلطة البحرية الأردنية

فى سبيل تنفيذ سياسات الحكومة فى تحقيق معدلات أعلى فى النمو الإقتصادى والإجتماعى وتعزيز قدرات الإقتصاد الوطنى فى المملكة وتحضيره للمنافسة على المستوى الدولى والإقليمى جاءت الحاجة لإنشاء المؤسسات الرقابية ذات الطابع الفنى المتخصص ومنها إنشاء السلطة البحرية الأردنية لتقوم بأدوار التنظيم والرقابة والتطوير والتنمية لقطاع النقل البحرى الأردنى.

حيث أن إنشائها جاء كضرورة وطنية ملحة لإعادة هيكلة قطاع النقل البحرى الذى بدأ يأخذ فرصته الحقيقية فى التطور ولرفع مستوى خدماته وتعزيز قدرته التنافسية لخدمة الإقتصاد الوطنى وتوحيد أطره التنظيمية ومؤسستها فى جهة واحدة وتحسين نوعية ورفع مستوى خدماته وتعزيز قدرته التنافسية لخدمة الإقتصاد الوطنى بشكل عام ومنطقة العقبة الإقتصادية الخاصة بشكل خاص. وتوسيع آفاقه ليتمكن من فتح فرص وأوجه إستثمار جديدة لم تكن معروفة سابقاً ولتعزيز مساهمة القطاع الخاص فى النمو الإقتصادى أسوة بما هو معمول به فى معظم دول العالم البحرية.

التعريف بمفهوم السلطة البحرية

السلطة البحرية أو الإدارة البحرية هى الإدارة الحكومية فى القطاع العام للقيام بأدوار التنظيم والرقابة والتطوير لقطاع النقل البحرى ، والإدارة البحرية هى جزء مهم من القطاع الحكومى للقيام بمهام وواجبات سيادته للدوله التى لديها سواحل وأساطيل بحرية وموانئ وطواقم وتأمين حقوق الدولة بمتابعة أنظمة المرور البرئ للسفن وسلامة الملاحة فى مياهها الإقليمية ولتنفيذ إلتزاماتها الدولية للإتفاقيات البحرية والمعاهدات الثنائية والإقليمية والدولية و الأشراف على تنمية وتطوير أداء الأساطيل الوطنية ومتابعة شؤون العاملين فى البحر وفى خدمات النقل البحرى بما فيها التعليم والتدريب البحرى.

الجانب الإقتصادى

وعلى الجانب الإقتصادى فإن إنشاء السلطة البحرية كهيئة تنظيم ورقابة هى من أهم المحفزات لدخول القطاع الخاص بشراكة إستثمار مع القطاع العام فى قطاع النقل البحرى حيث سيؤمن وجود السلطة البحرية البيئة الإستثماريه والثقة إن القطاع العام يتعامل مع عملية التخاصيه بمؤسسيه لها مرجعيتها القانونية والأدارية والفنية والمالية وكحلقة وصل بين المستهلكين والمستثمرين فى القطاع الخاص وتحديد أسس الإستثمار فى القطاع النقل البحرى وإشراك المستثمرين فى وضع أسس وتعليمات مراقبة مزاولة أنشطة القطاع والجودة فى تقديم الخدمات وتعزيز السلامة العامة والأمن البحرى والمحافظة على البيئة.

وتقوم السلطة بتنفيذ إلتزامات الأردن تجاه تطبيق الإتفاقيات البحرية الدولية والبحرية التجارية والتى أنضم إليها الأردن وعددها ٢٤ إتفاقية دولية و ١٩ إتفاقية نقل بحرى وملاحة ثنائية ومذكرة تفاهم إقليمية لدول البحر المتوسط وشمال البحر الأحمر مما يعزز إحترام المنظومة الدولية للأردن ويضع أسمه على الخارطة الدولية البحرية ويعزز إستقطاب الإستثمارات الأجنبية ويساهم فى نقل التكنولوجيا فى صناعة النقل البحرى إلى الأردن.

تشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردنى

وجود السلطة البحرية الأردنية ومن خلال كادرها ودوائرها المتخصصة تقوم بتطوير نظام متطور لتشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردنى يشمل الجوانب القانونية والفنية والتجارية والضريبية وحوافز الإستثمار لتشغيل السفن تحت العلم الأردنى ويتماشى مع المتطلبات الدولية من حيث الشروط والإجراءات والمعايير.

وتقوم السلطة بهذا المجال بتقديم الدعم الفنى والقانوني لضمان إستثمار وإستغلال السفن تجارياً أو تحقيق عوائد إقتصادية مجدية من خلال متابعة أوضاع السفن فنياً وسلامة إبحارها ورعاية مصالح مالكى السفن الوطنية وإستثماراتهم وتؤدى السلطات البحرية دوراً مهما فى حماية مصالح الدولة التجارية البحرية من خلال التعاون مع الدول والهيئات والمنظمات البحرية الدولية والإقليمية فى تعزيز السلامة البحرية والأمن البحرى وحماية البيئة البحرية ومواكبة المعايير والمتطلبات الدولية.

وتقوم السلطة البحرية بالعمل كحلقة وصل ترتبط بها السفينة المسجلة تحت العلم الأردنى قانوناً بجنسيتها الأردنية وفى سبيل تحقيق ذلك تمارس السلطات البحرية الوطنية مهامها من خلال كوادر متخصصة وتتمتع بخبرات واسعة فى النواحى الإدارية البحرية والهندسية والملاحة البحرية والقانون البحرى والإقتصاد البحرى للقيام بدور فنى تخصصى فى الإشراف والمتابعة والرقابة الفنية لتأمين سلامة الملاحة فى المياه الإقليمية وتنفيذ عمليات المعاينات والتفتيش على أحوال السفينة الفنية وتقييم وتصنيف مدى سلامة جاهزيتها لنقل البضائع أو الركاب ومعدات السلامة

فيها ومتابعة ظروف مشارطات إستئجارها وإتخاذ التدابير الكافية لضمان حماية مصالح الدولة وسفنها الوطنية التى تصل إلى المياه الإقليمية أو موانئ الدول الأجنبية .

التدريب والتعليم البحرى

ودعما للتوجه نحو تطوير العمل البحرى فى الأردن وخاصة فى الجانب البشرى تقوم السلطة البحرية بمتابعة الإتصالات مع الجهات البحرية الدولية والمحلية من أجل إستقطاب إنشاء أكاديمية بحرية فى الأردن وتم الأتصال مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى – الإسكندرية وسيتم البحث فى وضع إتفاق مع الأكاديمية ومتابعة التخطيط لتنظيم وتطوير ومراقبة الجانب البشرى فى قطاع النقل البحرى ولتشجيع الإستثمار فى مجال التعليم والتدريب البحرى فى الأردن وبشكل خاص إنشاء مؤسسة تعليمية بحرية من قبل القطاع العام أو الخاص.

وبمتابعة ملف إدخال الأردن إلى القائمة البيضاء للدول التى اتمت التطبيق الكامل للإتفاقية والذى تم إرساله إلى المنظمة البحرية الدولية بتاريخ ٢٠٠٣/٢/٤ .

وقامت السلطة بإنجاز التعليمات الخاصة بتطبيق الإتفاقية الدولية لمستويات التعليم والتدريب البحرى ومنح الشهادات للعاملين فى البحر لعام STCW 1978 والبدء بإصدار وثائق المصادقة على الشهادات التأهلية البحرية للضباط والمهندسين البحريين مما أدى إلى توفير مالى على حملة هذه الشهادات وساهم فى إستمرار عملهم فى السوق الدولى وتوفير عائد إقتصادى للأردن.

وتقوم السلطة البحرية بإنشاء أنظمة حوسبة للسجل الإلكترونى لجميع الضباط والمهندسين البحريين والعاملين فى البحر من الأردنيين لتنظيم وتسهيل عملية تحديث معارفهم وإحتياجاتهم للدورات التطويرية أو الحتمية فى السلامة والمحافظة على مستوياتهم الإختصاصية والمهنية وإبقاء جاهزيتهم للعمل فى السوق الدولى وضمان الحقوق الوظيفية وتحسين ظروب تشغيلهم على السفن وتمت مخاطبة المنظمة البحرية الدولية لإرسال خبير لوضع تصور وللمساعدة فى حوسبة نظام الحوسبة الخاص بالسجل البحرى.

وتقوم السلطات بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية والإتحاد الأوروبى وسكرتارية مذكرة التفاهم لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى – الإسكندرية بتوفير التدريب لكوادرها ولكافة المعنيين من الفعاليات البحرية الدولية من خلال ورش عمل ودورات تدريبية ، والبحث فى إمكانيات الجامعات الأردنية فى بدء عملية التدريب والتعليم البحرى بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى – الإسكندرية وفتح آفاق جديدة فى تقديم دورات للسلامة البحرية والتوسع فى عدد وأنواع هذه الدورات وتقديم الدراسات الأساسية البحرية لخريجى الثانوية العامة مستقبلاً ووصولاً إلى تخريج أفواج من المهندسين البحريين والضباط البحريين من حملة الدرجة الجامعية الأولى فى الهندسة البحرية والنقل البحرى وتطوير شهاداتهم إلى كبراء مهندسين وربابنة للسفن وإصدار شهادات الأهلية البحرية لهم وتأمين الإعتراف الدولى لهم وتسويقهم للعمل فى الملاحة الدولية فى كافة مناطق العالم.

الجوانب التشريعية البحرية

وفى الجانب التشريعى فإن السلطة البحرية تقوم بمراجعة للتشريعات البحرية ومتابعتها ووضع تعليمات لتطبيقها كضرورة لتنفيذ مهام السلطة وتشارك السلطة بدراسة وتنقيح مواد مسودة مشروع تحديث قانون التجارة البحرية الأردنى (القانون البحرى الأردنى) وإدخال التعديلات اللازمة على مواده بالتعاون مع كافة الجهات البحرية وتقوم السلطة بعمل الإتصالات والتنسيق المستمر مع المنظمة البحرية الدولية من أجل إستكمال المرحلة الثانية من تحديث القانون والتى ستتضمن إرسال خبير من قبل المنظمة فى مجال تحضير التشريعات الوطنية البحرية وإدخالها إلى القانون البحرى الأردنى مما سيفتح آفاق جديدة فى التجارة البحرية الأردنية وتطوير إجراءات رقابة وحماية قطاع النقل البحرى الأردنى.

وتقوم السلطة بمتابعة نشر الإتفاقيات الدولية البحرية المصادق عليها من قبّل الأردن والتى لم يتم نشرها سابقاً فى الجريدة الرسمية وذلك لإعطائها الشكل القانونى الكامل لتطبيقها .

وتقوم بوضع نظام المعاينات لإصدار الشهادات القانونية للسفن الأردنية وكذلك متابعة تنظيم عملية تفويض هيئات التصنيف الدولية والتى تقوم بإصدار الشهادات القانونية للسفن الأردنية نيابة عن الحكومة الأردنية ممثلة بالسلطة البحرية لاعطائها الشكل القانونى والفنى ويعزز جوانب الجودة والسلامة البحرية وإستقطاب تسجيل السفن تحت العلم الأردنى وتدريب الكوادر الوطنية على المعاينات البحرية من خلال عملية التفويض.

وتقوم السلطة البحرية بتحضير ملف تطبيق مدونة الأمن البحرى المنبثقة عن إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار لعام ٧٤ تمهيداً لتقديمها إلى المنظمة البحرية الدولية بمشاركة الفعاليات البحرية المحلية لإعداد الملف الخاص لإدخال الأردن إلى القائمة البيضاء للدول التى أتمت متطلبات أمن السفن والموانئ وهذا سيتركز عليه أهمية كبيرة فى سمعة وتسويق قطاع النقل البحرى والسفن والموانئ على المستوى الدولى وإدراج الأردن ضمن القائمة البيضاء للدول الآمنه بحرياً والملتزمة فى تطبيق متطلبات الأمن والسلامة البحرية الدولية.

سلامة الملاحة فى المياه الإقليمية

تنظيم ومراقبة عمل القوارب السياحية وقوارب النزهة حيث قامت السلطة بدراسة كافة وثائق وملفات هذه القوارب وتجديدها والبدء بإنشاء السجل الإلكترونى لها ووضع التعليمات الخاصة بسلامة تشغيلها ومتطلبات توفر معدات السلامة لها.

تعزيز الإتصال الدولى وتسويق الأردن بحرياً

وإستمراراً لجهود السلطة فى متابعة تعزيز الإتصال الدولى مع الهيئات والمنظمة البحرية والفعاليات البحرية الدولية وإبلاغها ببدء عمل السلطة إستضافة السلطة البحرية الأردنية ممثلة عن الأردن فعاليات الإجتماع السادس للجنة التوجيهية لمذكرة التفاهم لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ فى الفترة من ٧ إلى ١٠ – تشرين أول ٢٠٠٣ م فى مدينة العقبة مما ساهم فى تعزيز سمعة وتسويق قطاع النقل البحرى والملاحة والسفن والموانئ على المستوى الدولى والتأكيد على إلتزام الأردن فى تطبيق متطلبات الأمن والسلامة البحرية الدولية وحماية البيئة البحرية.

وفى إطار بدء السلطة البحرية الأردنية ممارسة مهامها فى تنظيم ومراقبة وتطوير قطاع النقل البحرى فى المملكة الأردنية الهاشمية، لرفع مستويات السلامة والأمن البحرى والبيئة البحرية والجودة والكفاءة وتوفير بدائل وفرص أفضل لأنشطة القطاع وخدماته وبكلف إقتصادية لتتمكن من المنافسة على المستوى الداخلى والخارجى ومقبولة بيئياً ولتحديد الرؤيا والرسالة المستقبلية للقطاع ، قامت السلطة بتحديد الأهداف الرئيسية ليتم من خلالها ترسيخ مفهوم الإطار التنظيمى الفنى والقانونى المؤسسى لنمو قطاع النقل البحرى فى المملكة الأردنية الهاشمية من خلال تنفيذ مهامها وتحقيق أهداف إنشائها وهى :

* تنظيم ومراقبة وتطوير قطاع النقل البحرى فى المملكة بما يشتمل عليه من جانب بشرى وبنيه تحتية وفوقية.
* تعزيز دور القطاع الخاص ومساهمته فى تنمية القطاع وتطويره.
* تشجيع المنافسة ومنع الإحتكار فى القطاع.
* المساهمة فى حماية البيئة البحرية ورفع مستويات السلامة والأمن البحرى.

وقامت السلطة على تحديد السياسات والإجراءات والمشاريع المطلوب تنفيذها لتحقيق الغايات المرجوة لكل هدف من أهداف القطاع وعلى النحو التالى :-

أ) وضع السياسات العامة لكل هدف وعلى النحو التالى:

١- تنظيم وتطوير ومراقبة الجانب البشرى فى قطاع النقل البحرى لتشجيع الإستثمار فى مجال التعليم والتدريب البحرى فى الأردن وبشكل خاص إنشاء مؤسسات تعليمية بحرية من قبل القطاع العام أو الخاص وتسويق الكوادر البحرية دولياً.

٢- إجراء مراجعة شاملة للتشريعات البحرية (قانون التجارة البحرية) والإتفاقيات البحرية الدولية والكودات والتعديلات ووضع الأنظمة والتعليمات الفنية اللازمة لتنفيذ مهام السلطة من أجل رفع سوية مستويات السلامة والأمن البحرى والبيئة البحرية .

٣-تشجيع التسجيل تحت العلم الأردنى ضمن معايير وأسس دولية متطورة.

٤- تعزيز مستويات وقنوات الإتصال مع المنظومة البحرية الدولية لتسويق الأردن بحرياً والتخطيط لوضع أسس تطور قطاع إقتصادى مهم يتصف بشدة المنافسة الدولية.

٥- تطبيق برنامج تدريب نوعى تخصصى متكامل لموظفى السلطة للوصول إلى مستوى متقدم من الأداء الفنى والإدراى.

٦- حوسبة أعمال السلطة البحرية كنواة لإنشاء بنك المعلومات البحرى لأنشطة القطاع وربطة بكافة الفعاليات البحرية فى المملكة.

من هنا وهناك

تنفيذ نظام إدارة المخاطر

بدأ بالمركز النموذجى بميناء العين السخنة وبالمجمع الثالث بميناء الإسكندرية تطبيق التنفيذ العملى لنظام إدارة المخاطر بمصلحة الجمارك المصرية، وذلك من خلال فحص عينة من الحاويات الواردة. وقد صرح محمد حسن نائب رئيس مصلحة الجمارك بأنه تم إعداد مسودة قانون الجمارك الجديد بلائحته التنفيذية لعرضه على تجمعات الأعمال بعدما أصبح القانون المعمول به حالياً الذى صدر عام ١٩٦٣ لا يتمشى مع التطورات الحالية علاوة على أنه قانون بلا لائحة تنفيذية.

توصيل مياه الأحمر إلى الميت

صرح السفير الدكتور هانى الملقى سفير الأردن بمصر بأن البنك الدولى وافق على تمويل قناة البحرين لتوصيل مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت بغرض رفع منسوبه وبالتالى توليد الكهرباء وتحلية المياه، ويتضمن التمويل منحة لا ترد بجانب قيام الدول المتشاطئة بسداد قيمة القرض بنسبة وجودها، حيث تدفع الأردن نصف القيمة وكل من فلسطين وإسرائيل ربع القرض، وأشار السفير إلى أن السبب الرئيسى لذلك هو تحويل ألف مليون متر مكعب سنوياً من مياه نهر الأردن وروافده لغايات الشرب ومايتبقى يمثل ٣٠٠ مليون متر مكعب من المياه المالحة تصب فى البحر الميت لتفادى المشكلات العديدة التى يسببها.

علاقات مصر الإقتصادية مع الإتحاد الأوروبى

أعد مكتب التمثيل التجارى ببروكسل تقريره السنوى حول التطورات الإقتصادية فى الإتحاد الأوروبى والعلاقات الإقتصادية التجارية مع مصر، حيث أشار إلى تحقيق الصادرات المصرية إلى دول الإتحاد الأوروبى زيادة تصل إلى ٩١ مليون يورو تقريباً عام ٢٠٠٢ بعدما بلغت قيمة الصادرات حوالى ٣٢٢٩ مليون يورو مقابل ٣١٣٨ مليون عام ٢٠٠١، وتحتل مصر بذلك عام ٢٠٠٢ المرتبة ٤٥ فى قائمة الدول المصدرة إلى الإتحاد الأوروبى والمرتبة ٣٦ فى قائمة الدول المستوردة من الإتحاد.



من عالم الطب :
نجح الطبيب الإنجليزى إدوارد جنر " ١٧٤٩ - ١٨٢٣م" فى صنع أول مصل واق من الجدرى .. وهو أعظم إنجازات القرن الثامن عشر فى ميدان الطب.

من عالم الحيوان:
تعد أفعى الأناكودا التى تنتشر فى غابات أمريكا اللاتينية أضخم أفعى فى العالم وقد تم إصطيادها عام ١٩٦٠م فى غابات البرازيل فوجد أن طولها يفوق ٦ أمتار ويزيد وزنها عن ٢٢٥ كجم وتبث هذه الأفعى سماً تكفى قطرات منه لقتل عدة أشخاص.

السنة ٣٦٥ يوماً ... تقسيم فرعونى :
كان المصريون هم أول من قسموا السنة إلى ٣٦٥ يوماً. وإن كانوا قد أهملو " ٦ ساعات" التى كان يجب إضافتها إلى هذا الرقم ... وقد أدى هذا الإهمال على المدى الطويل إلى حدوث فرق كبير بين التقويم وطبيعة الفصول إستمر ذلك حتى عام ٤٦ قبل الميلاد عندما أمر يوليوس قيصر علماء الفلك فى الإسكندرية بتصحيح هذا الخطأ.
فافترضوا السنة الكبيسة وهى السنة التى يضاف يوم إلى عدد أيامها كل ٤ سنوات هذا اليوم يوازى فترة الست ساعات المهملة التى إذا جمعت على مدار الأربع سنوات تكون يوماً كاملاً.

من اين جاء إسم ساندويتش ؟
فى القرن الثامن عشر كان يعيش " إيرل آوف ساندوتش" الرابع وكان مجنون بالقمار لدرجة أنه لم يكن يقبل تضييع الوقت فى الجلوس إلى مائدة الطعام لتناول وجباته فكان يطلب أن توضع له قطعة من اللحم بين طبقتين من الخبز ليتناولها أثناء اللعب !!!
ولذلك أطلق على هذا النوع من الوجبات الخفيفة إسم "ساندويتش".

منوعات إنترناشيونال

الجاتوه يهدئ الأعصاب:
أظهرت دراسة جديدة أن تناول أطعمة غنية بالنشويات والكربوهيدرات والدهون مثل الجاتوه والمعجنات تساعد فى تخفيف حالات التوتر النفسى بشكل كبير وأوضح علماء فى الأكاديمية الوطنية الأمريكية أن هذه الأطعمة تقلل التدفق الهرمونى المسبب للتوتر.
وأوضح الأطباء أن التوتر قصير الأمد يسبب حالة تؤثر على مستويات هرمون الأدرينالين ومعدل ضربات القلب ووظائف المناعة .. وقال العلماء أن الأكل وسيلة مهمة للتهدئة فهى الطريقة التى يخبر فيها الجسم الدماغ بأن كل شئ على ما يرام.

مشاهير بإسم عائلة الأم:
هناك العديد من المشاهير والعظماء عرفوا بأسماء أمهاتهم أو بمعنى أدق بإسم عائلة الأم ومن هؤلاء المشاهير:
* شكسبير : إسمه الحقيقى وليام أردن، أما شكسبير فهو إسم عائلة الأم.
* نيوتن : إسمه الحقيقى هو إسحاق آيسكاف.
* باخ : إسمه الحقيقى جوهان سيباستيان لامرهرت.
* واشنطن : إسمه الحقيقى جورج بول.
* بونابرت : إسمه الحقيقى نابليون رامولينو.

مكالمة هاتفية من ببغاء !!!
تلقت الشرطة البريطانية مكالمة هاتفية غريبة على خط الطوارئ ولم تستطيع الشرطة فهم شئ من المتحدث فأسرعت إلى معرفة العنوان وكانت المفاجأة عندما وصل رجال الشرطة إلى المنزل وقد رأوا من الشرفة ببغاء يقف على سماعة التليفون وتم العثور على صاحب المنزل معلقاً خارج الشرفة وتم إنقاذه بعد ذلك. وبذلك تكون هذه هى أول مرة تتلقى فيها الشرطة البريطانية مكالمة هاتفية من ببغاء.

أسماء الدول ومعانيها:-
ماليزيا : نسبة إلى قبائل الملايو التى سكنتها قبل دخول الإسلام إليها.
اليابان : تعنى أراضى الشمس المشرقة.
أديس أبابا : معناها باللغة الأمهرية الزهرة الجميلة.
البرازيل : سميت بذلك نسبة إلى أشجار البرازيل التى تنبت فى غابات الأمازون.
أمريكا : نسبة إلى أمير جوفسبتشى مكتشف الأمريكتين.

همسات :
* يعرف الصديق عند الشدائد لذلك إختر أصدقاءك حتى لاتكون ضحية لهم.
* من أطاع هواه باع دينه بدنياه. * من عرف قيمة الحق عز عليه أن يفقده.
* قوة الإيمان الصبر على الشدائد. * لاقيمة للحياة بدون تعب.

دنيـــا المـــرأة

لـك يا سـيدتى

لصحة وجمال عينيك :

أولاً : الهالات السوداء :
يفضل فى هذه الحالة عدم اللجوء إلى حاجب الهالات التقليدى وإستبداله بمستحضر عناية ملون يتولى علاج محيط العين طوال النهار بفضل مكوناته النباتيه وإخفاء ذلك اللون الذى يزيد من مظاهر التعب : يكفى وضع هذا المستحضر بلمسات صغيره ومن ثم توزيعه بأطراف الأصابع نحو الخارج للحصول على مظهر طبيعى تماماً .

ثانياً : إنتفاخ العينين :
إن هذه الحالة نتيجة لعدة أسباب منها التعب والسهر والإفراط فى شرب المنبهات ولاسيما القهوة ، وكل هذا يؤدى عادة إلى ظهور عيوب العين فى الصباح فتجعلها متعبه ومرهقة. فإذا رغبتى فى علاج إنتفاخ جفنيكى فما عليكى إلا إتباع النصائح الآتيه :-
- إستخدمى كمادات مغلى البابونج البارد لتبريد وتقوية أنسجتك، وتخليصك من إنتفاخ العينين .
- إشربى كوباً من الماء البارد يومياً فى الصباح لتنظيف جهازك الهضمى .
- ضعى كمادات الشاى الدافئ فوق عينيك لمدة عشرة دقائق، ثم اغسلى وجهك بالمياه المعدنية
- أكثرى من تناول الخضروات والفاكهة الطازجة التى تحتوى على الفيتامينات وخاصة فيتامين (أ) و (ب) و(سى) فهذا يساعدك على محاربة إنتفاخ عينيكى .
- أغسلى وجهك بالماء البارد بعد إزالة آثار المكياج وقبل أن تضعى كريم العيون .
- جربى تقشير بصله مرة أو مرتين فى الأسبوع لمساعدتك على إزالة الإنتفاخ .
- إحذرى النظر إلى الشمس بدون إرتداء النظارات الشمسية حيث يؤدى هذا إلى ظهور الهالات الداكنه وتجاعيد العينين .
- أحرصى على إستعمال كريم العينين، وأنتِ فى هذه السن المبكره لمنع جفاف الجلد و تغذية خلاياه.
-إستخدمى قناع العينين مرة أسبوعياً فهو يغذى ويرطب المنطقة المحيطة بالعين .
- إسترخى ثم ضعى على كل عين قطعة من الخيار الطازج لمدة نصف ساعة، واغسلى وجهك ثم ضعى الكريم المناسب لعينيكى

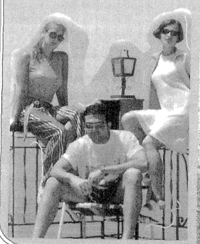
★ للتنفس أساليب وتقنيات تنظيمه يمنحك حيوية وعنفواناً
نتنفس شهيقاً وزفيراً ٢٥ ألف مره فى اليوم دون أن نفكر فى احصاء أو تنظيم تنفسنا ولكن -

كيف تحسنين تنفسك؟
من أكثر الطرق نجاحاً فى عملية التنفس ما يطلق عليها (التنفس الصدرى الجانبى) ولكى تتبعى هذه الطريقة أفعلى الآتى:
(أ) اذا كنت جالسه أو واقفه لفى غطاء رأس (إيشارب) أو فوطه حول أضلاعك واربطيها عند الصدر .
(ب) امسكى طرفى غطاء الرأس واجذبى الغطاء بشدة.
بعدئذ تنفسى واسمحى لعظام صدرك بتمديد الغطاء وعندما تطلقين الهواء من صدرك فى وضعية الزفير يمكنك أن تشدى الغطاء بقوه كى يساعدك على إفراغ رئتيك بالكامل وجعل قفصك الصدرى يسترخى وأتيحى الفرصة لصدرك كى يكون فى وضعيه الراحة المطلقة .
(ج) حاولى الحفاظ على كتفيك فى وضعيه الإسترخاء فيما تقومين بهذه التقنية.

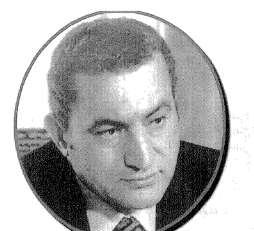
- هل للتنفس من خلال الفم احسن ام من خلال الأنف؟
يتفق معظم الخبراء أن التنفس من خلال الأنف صحى أكثر من إستخدام الفم فالتنفس من خلال الفم يسبب إزعاجاً للجهاز التنفسى لأن الهواء الذى تتنفسينه أبرد وأكثر جفافاً وأكثر إغبراراً لعدم توفر مصافى فى الفم على عكس الأنف كما أن التنفس من الأنف وليس من الفم يمنع إصابتك بالإجهاد أثناء عملك أو أدائك الرياضى ولذلك :
يمكنك إستخدام التنفس لمساعدتك على الهدوء إذا كان لديك إضطراب نتيجة موقف ما، ولكن حاولى إتباع التدريبين التاليين:

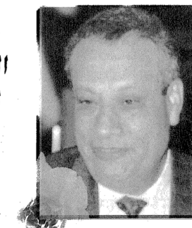
١) تقنية تهدئة وتوازن الدماغ
- غطى الفتحه اليمنى من أنفك بإصبعك وإستنشقى بعمق من فتحه الأنف اليسرى ثم افعلى بعد ذلك العكس وحافظى على بطء وإيقاع تنفسك وكررى التقنيه السابقة ٦ مرات (إستنشقى من اليسار وليكن زفيرك من الفتحة اليمنى وإستنشقى من اليمين وإجعلى زفيرك من الفتحة اليسرى) .

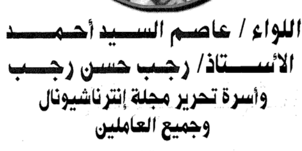
٢) فتحة الأنف المهدئه
وفقاً لنصوص اليوجا القديمة فإن الفتحة اليسرى تمثل (القمر) أى التهدئه والإسترخاء والإبحار فى عالم الخيال ولكى يكون الهدوء فوريا أغلقى الفتحة اليمنى وتنفسى ببطء من الفتحة اليسرى. وبالعكس تمثل فتحة الأنف اليمنى (الشمس) فهى على ذلك نشطه وحيه ونارية وللحصول على الطاقة العادية حاولى إستخدام التنفس من فتحه الأنف اليمنى .











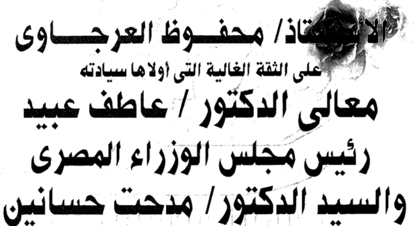
اللواء / عاصم السيد أحمد

الأستاذ/ رجب حسن رجب

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين

يهنئون



الأستاذ/ محفوظ العرجاوى

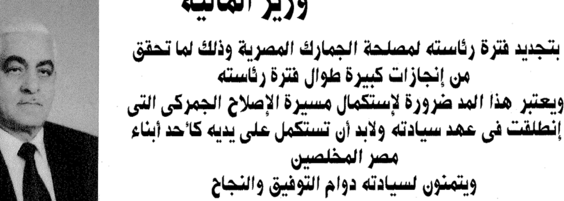
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور / عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء المصرى

والسيد الدكتور/ مدحت حسانين

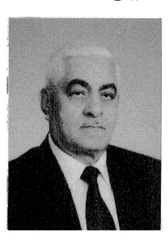
وزير المالية



بتجديد فترة رئاسته لمصلحة الجمارك المصرية وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة طوال فترة رئاسته

ويعتبر هذا المد ضرورة لإستكمال مسيرة الإصلاح الجمركى التى إنطلقت فى عهد سيادته ولابد أن تستكمل على يديه كأحد أبناء مصر المخلصين

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح



الجمعية العمومية الرابعة للإتحاد الدولى للجامعات البحرية

عقدت الجمعية العمومية الرابعة للإتحاد الدولى للجامعات البحرية بفندق هلنان فلسطين - المنتزة بالإسكندرية فى الفترة مابين ٢٧سبتمبر إلى ١ أكتوبر ٢٠٠٣ وقد تم بالإجماع إنتخاب الأستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى رئيساً للإتحاد لدورته القادمة وهى سنتان .

وكان المؤتمر فى ضيافة وتنظيم الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وعنوانه :

"Enriching Seafarers in the Third Millennium"

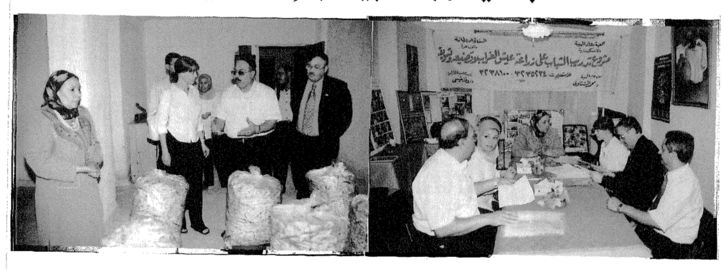
هذا وقد تألف المؤتمر من جلستان للعمل وإحدى عشر جلسة عرضت ونوقشت خلالها أوراق بحثية تتعلق بتطوير وتحسين التعليم والتدريب البحرى للعاملين فى البحر مما يتلائم مع التكنولوجيا الحديثة فى الألفية الثالثة .



ومن أهم تلك الموضوعات :

★ التدريب للعاملين فى البحر هو لتأكيد السلامة فى البحار .
★ التكنولوجيا المستقبلية لإختيار التكنولوجيا البحرية وتطبيقاتها على التعليم والتدريب البحرى .
★ تأثير العلاقة الرجل/ الآلة على الحوادث البحرية .
★ نظام دعم إتخاذ القرار للملاح للتخطيط الملاحى.
★ مناقشة لمشاكل أهداف التعليم لمتطلبات الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة STCW .
★ طرق التقييم الفنية للدارسين فى التدريب على محاكيات مناورات السفن .
★ الإتصالات البحرية : مشكلة الأطقم المتعددة الثقافة والجنسيات .

جمعية رواد البيئة بالإسكندرية



عقدت جمعية رواد البيئة برئاسة أ/ وفاء منيسى ندوة حول مشروع تدريب الشباب على زراعة عيش الغراب وتصنيعه وتسويقه بمقر الجمعية وتم إستضافة السيد/قنصل عام السفارة البريطانية فى الإسكندرية وقد أبدى سيادة القنصل وممثلة وزارة التنمية البريطانية بإنجلترا إعجابهما الشديد وتقديرهما لمجهودات الجمعية الكبيرة من أجل المشاركة فى حل مشاكل البيئة (تخفيف حدة السحابة السوداء وإنتاج غذاء أمن من المبيدات) وحل بعض مشاكل المجتمع المصرى فى توفير فرص عمل جديدة للشباب عن طريق هذا المشروع الجديد.

اليوم العالمى للمسنين



أحتفلت الإسكندرية باليوم العالمى للمسنين بإشراف علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية وشاركت قيادات العمل الإجتماعى بالإسكندرية.

وشهدت السيدة وداد شلبى رئيس وعضو جمعية سيدات الأعمال لإقليم الإسكندرية وعضو مجلس الإتحاد الإقليمى للجمعيات والهيئات الخاصة ، والدكتورة رجاء عبده رئيس جمعية سيدات الثغر ونائب رئيس سيدات أعمال الإسكندرية والشخصيات العامة حيث تم تكريم المسنين إعترافاً بدورهم فى البناء.



الوفد الماليزى
بفندق مريديان هليوبوليس

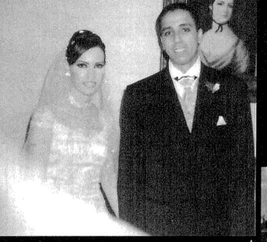


يظهر فى الصورة من اليمين فيليب بونو ، جلالة الملك وحرمة ونهال زمزم .

فى إطار زيارة ملك ولاية برليس وأبن ملك ماليزيا ، جلاله الملك"سيد فيزودين بترا جمال الليل" وحرمه إلى مصر ، تم إختيار فندق مريديان هليوبوليس لاستضافة جلالته والوفد المرافق له، حيث خصص الفندق الجناح الدبلوماسى بطابق الرويال كلوب المميز لإقامة سعادته.
وقد أشاد جلالته طوال مدة إقامته بحسن الضيافة والخدمة المميزة بالفندق .
وكان فى أستقبالهم فيليب بونو مدير عام الفندق ونهال زمزم مدير الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة بالفندق.

أفراح إنترناشيونال

من كرم عمر بقطاع النقل البحرى أجمل التهانى للعروسين كريمة عمر ومحمد حسن



أهداء رقيق بمناسبة الزفاف السعيد من والده العريس مدام كوثر للعروسين المهندس/ وليد عبد العال والمهندسة رشا عباس . وألف مبروك

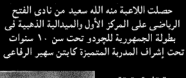
إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالذكرى الثلاثين لإنتصارات أكتوبر المجيد



أقمت الجمعية إحتفالية الذكرى الثلاثين لإنتصارات أكتوبر بنادى الفتح للقوات المسلحة حيث شارك أعضاء الجمعية وهم ضباط شاركوا بأنفسهم هذا الإنتصار المجيد والسيدات اللآتى شاركنا أزواجهن هذه الأيام المضيئة لتاريخ مصرنا الحبيبة، كما شارك الأبناء من الجنسين هذه الفرحة بعروض رياضية وترفيهية مزجت بين الترويح عن النفس وإستيعاب دروس النصر.
وقد أقيمت الإحتفالية بحضور اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وبرعاية السيد اللواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية ، وتولى العميد مهندس/ إحسان محمود تنظيم برنامج الإحتفالية حيث بدأ بتلاوة آيات الذكر الحكيم من الطفلة فريدة أحمد الديب ثم بدأ النشاط الرياضى بمباراة كرة قدم، شد الحبل وأسرع فرد فى شرب مياه غازية دون إستخدام اليد أسرع فرد فى الأكل دون إستخدام الأيدى والبحث عن المجهول.







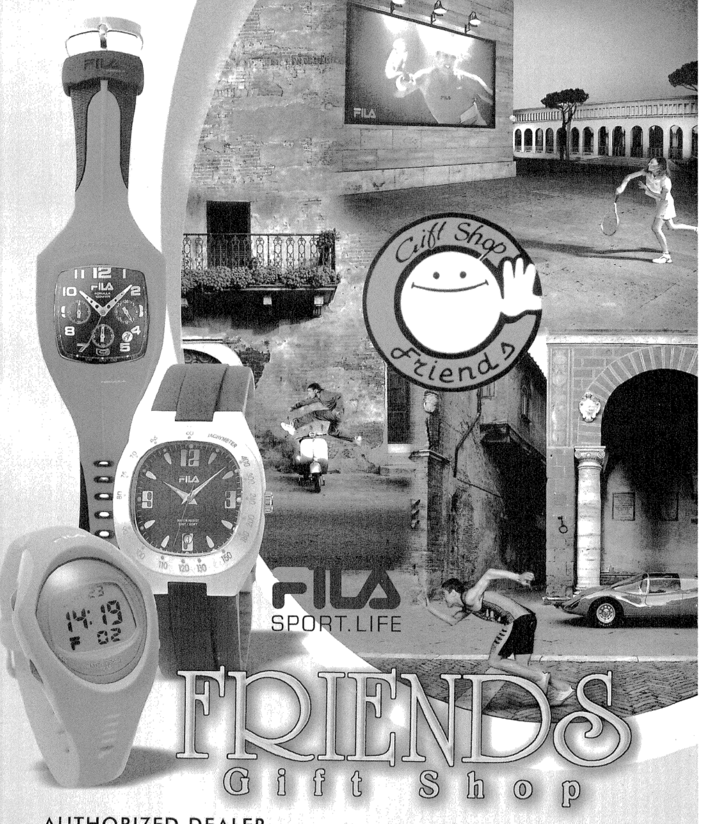
حصلت اللاعبة منه الله سعيد من نادى الفتح الرياضى على المركز الأول والميدالية الذهبية فى بطولة الجمهورية للجودو تحت سن ١٠ سنوات تحت إشراف المدربة المتميزة كابتن سهير الرفاعى





تهنئة قلبية رقيقة من ماما كوثر محمد بوزارة النقل البحرى إلى ابنتها سارة سامى طاهر بمناسبة التفوق فى الثانوية العامة وإلتحاقها بكلية الطب ومزيد من التفوق إن شاء الله بابا وماما وأخوكى أحمد .

إهداء بمناسبة الخطوبة السعيدة من مدام وسام طوسون وأ/ عصام الدين إلى العروسين أ/ محمد ربيع والآنسة منى عبد الغفار



Gift Shop
Friends
FILA
SPORT.LIFE
FRIENDS
Gift Shop